NA DE ENCADERNAÇÃO
DA
ENSA NACIONAL
O DE JANEIRO

CINA DE
RENS
RIO D

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

RELATORIO DO ANNO DE 1925

APRESENTADO AO

EXMO. SR. DR. VICTOR KONDER

Ministro da Viação e Obras Publicas

PELO

Engenheiro ROMERO FERNANDO ZANDER

Actual Director

Tendo dirigido a Estrada, naquelle anno, o engenheiro JOÃO DE CARVALHO ARAUJO

(A introducção do presente relatorio foi apresentada ao Exmo. Sr. Dr. Francisco Sá, então Ministro da Viação e Obras Publicas, e distribuida em fasciculos pelo ex-Director).

RIO DE JANEIRO
IMPRENSA NACIONAL
1927

INDICE

Pags.

INTRODUCÇÃO 5

RELATORIO:

1ª Divisão — Administração Central. 3

2ª Divisão — Trafego. 27

3ª Divisão — Contabilidade e Estatistica 105

4ª Divisão — Locomoção 119

5ª Divisão — Via Permanente e Edificios 205

6ª Divisão — Construcções. . . . . .

Sub-Contadoria Seccional da Republica . . . . . .

INTRODUCÇÃO

SNR. MINISTRO.

Cumprindo dispositivo regulamentar, tenho a honra de submetter á apreciação de V. Ex. o relatorio dos trabalhos executados no anno de 1925. Julguei conveniente, na fórma do que vem sendo adoptado ha alguns annos, fazer preceder esse trabalho da presente introducção em que são apreciados os principaes dados estatisticos e referidos os assumptos capitaes que occuparam a actividade administrativa no decurso do exercicio.

Nenhuma analyse justa poderá ser feita dos esforços empregados, das difficuldades encontradas e resultados obtidos nos ultimos annos, sem uma idéa nitida do grande desenvolvimento de trafego da nossa Estrada, e, para melhor salientar esse phenomeno sob os seus principaes aspectos, reuni em quadros e graphicos que figuram adiante, os elementos fornecidos pelos relatorios relativos aos annos de 1900, 1905, 1910, 1915, 1920 e dahi até 1925.

A simples inspecção dos graphicos faz resaltar de modo eloquente o formidavel surto economico e industrial da Central do Brasil, a que não tem infelizmente correspondido o apparelhamento exigido por uma via ferrea moderna com a intensidade de movimento e trafego da nossa, nem os resultados financeiros directos, devido não sómente ás nossas tarifas excessivamente baixas, como á influencia cambial na compra do combustivel e materiaes em geral, e, emfim, a exploração industrial em linhas de penetração.

A difficuldade da apreciação exacta dos resultados financeiros indirectos na agricultura, na industria e commercio, de que a Central do Brasil é o principal instrumento de intercambio, faz com que o exame se detenha geralmente na apreciação do balanço financeiro da exploração industrial, ha muitos annos deficitario pelos motivos já acima enunciados.

No fito de equilibrio orçamentario, com a restricção de toda a sorte de despesas, tem sido mais sacrificado o apparelhamento

para o pessoal dos serviços da Locomoção, Via Permanente e Trafego, nos trechos acima enumerados, seja feita, á semelhança do que se fez na estação de Norte, a majoração no pagamento dos jornaleiros pelo augmento de serventurarios nas categorias mais elevadas, por exemplo, trabalhadores de 1ª e 2ª classes, nas turmas de conserva e estações, em vez de trabalhadores de 3ª classe, augmento de operarios nas 1ª e 2ª classes e permissão de trabalhos em horas extraordinarias. — Esta solução, que é de caracter immediato, protelando momentaneamente a medida necessaria, porém, mais onerosa, do augmento geral do salario de todos os jornaleiros, é indispensavel para a manutenção e segurança dos serviços. — A necessidade de supplementação dos recursos das sub-consignações 31 e 36 da verba 6ª do orçamento da despesa que, indepedente desta providencia, já é necessaria, elevar-se-á a um total de Rs. 4.935:000$000 para a sub-consignação n. 36 (pessoal jornaleiro das cinco divisões) e de 400:000$, para sub-consignação n. 31 (extraordinarios e rondas da 5ª Divisão). — Saude e fraternidade. — (assignado) *J. Carvalho Araujo*, Director".

Autorizado por V. Ex. o augmento solicitado (aviso numero 509-G., de 14 de setembro de 1925) foi elle incluido no pedido de credito supplementar remettido a V. Ex. com o officio numero 278-G., de 29 do mesmo mez e anno.

O pedido de credito de 8.260:553$000 foi remettido ao Congresso Nacional pelo Exmo. Snr. Presidente da Republica com a mensagem de 9 de dezembro de 1925, passando a constituir o projecto n. 369, que em 14 de dezembro do mesmo anno obteve parecer favoravel da Commissão de Finanças da Camara. (*Vide quadro*).

Os pagamentos do pessoal absolutamente inadiaveis foram autorizados por V. Ex., na fórma do artigo 46 do Codigo de Contabilidade e artigo 21 da lei n. 4.911 de 12 de janeiro de 1925.

A majoração dos salarios do pessoal jornaleiro sem prejuizo da hierarchia não pode deixar de reflectir sobre o das classes de titulados de menor remuneração.

Os foguistas subordinados aos praticantes de machinistas, os trabalhadores de estação subordinados aos praticantes de conferentes, os auxiliares de cabine subordinados aos cabineiros de 2ª classe, os trabalhadores subordinados aos feitores do telegrapho, etc., indicam a necessidade que ha das fusões das classes de praticantes e machinistas de 4ª classe, de praticantes de conferentes com conferentes, etc.

Ha mais: o fim para o qual foram creadas as classes de praticantes, que como o nome indica era de simples praticagem, foi sendo com o uso alterado.

Visando a economia, a majoração dos quadros foi sendo feita na classe dos praticantes, com prejuizo para o accesso aos postos superiores ,e, hoje encontram-se praticantes com desenas de annos de serviço.

Na proposta do orçamento para 1927 terei occasião de insistir pelas providencias de V. Ex. juncto ao Congresso Nacional que por occasião da discussão do orçamento para 1926 já se occupou do assumpto.

QUADRO DEMONSTRATIVO DO CREDITO SUPPLEMENTAR PARA 1925

Sub-consignação da verba	Despesa do 1° semestre	Despesa normal para o 2° semestre	Despesa necessaria para o anno de 1925	Verba votada (Lei 4911 de 12-1-25)	Deficiencia da sub-consignação
PESSOAL					
N. 14—Diarias do pessoal dos trens.	455:000$000	455:000$000	910:000$000	520:000$000	390:000$000
N. 28—Diarias do pessoal de machinas	143:776$500	143:776$500	287:553$000	220:000$000	67:553$000
ctrica, etc.	1.720:000$000	218:000$000	1.938:000$000	1.720:000$000	218:000$000
N. 9 — Indemnisações por avarias, soccorros por accidentes e eventuaes.	235:000$000	155:000$000	390:000$000	240:000$000	150:000$000
				MATERIAL	2.368:000$000
			Total do credito supplementar		8.260:553$000

QUADRO DEMONSTRATIVO DO CREDITO SUPPLEMENTAR PARA 1925

Sub-consignação da verba	Despesa do 1º semestre	Despesa normal para o 2º semestre	Despesa necessaria para o anno de 1925	Verba votada (Lei 4911 de 12-1-25)	Deficiencia da sub-consignação
PESSOAL					
N. 14—Diarias do pessoal dos trens.	455:000$000	455:000$000	910:000$000	520:000$000	390:000$000
N. 28—Diarias do pessoal de machinas	143:776$500	143:776$500	287.553$000	220:000$000	67:553$000
N. 31—Extraordinarios e rondas da via permanente	887:120$141	887:120$141	1.900:000$000	1.500.000$000	400:000$000
Augmento justificado no off.º 251 G.		126:759$718			
N. 36—Jornaleiros das cinco divisões	18.100:609$016	18.100:609$016	39.636:000$000	34.600:000$000	4.925:000$000
Augmento justificado no off.º 251 G.		3.333:781$968			
N. 37—Despesas extraordinarias	350:000$000	350:000$000	700:000$000	600:000$000	100:000$000
				PESSOAL	5.892:553$000
	Despesa já empenhada	Despesa a empenhar			
MATERIAL					
N. 6 — Combustivel	22.955:410$561	13.044:589$439	36.000:000$000	34.000:000$000	2.000:000$000
N. 8 — Luz, força electrica, etc.	1.720:000$000	218:000$000	1.938:000$000	1.720:000$000	218:000$000
N. 9 — Indemnisações por avarias, soccorros por accidentes e eventuaes.	235:000$000	155:000$000	390:000$000	240:000$000	150:000$000
				MATERIAL	2.368:000$000
			Total do credito supplementar		8.260:553$000

b) O apparelhamento dos trechos trafegados, como V. Ex. sabe, abrange os seguintes serviços capitaes:

— Referentes á Via-permanente: comprehendendo principalmente: a consolidação das linhas pelo emprego de infrastructura e superstructura adequados á intensidade dos transportes effectuados; a melhoria das condições technicas do traçado primitivo da linha; a duplicação dos trechos necessarios; a construcção de edificios e pateos de estações.

— Referentes á Locomoção: comprehendendo principalmente: a creação e aperfeiçoamento de officinas e installações de conservação do material; a acquisição do material moderno de tracção e transporte; a electrificação.

— Referentes ao Trafego: comprehendendo principalmente o apparelhamento das estações para toda a natureza do serviço proprio; a direcção e segurança da circulação dos trens; os serviços de illuminação nas estações e nos carros.

Quanto ao apparelhamento relativo á Via-permanente, que é, póde se dizer, fundamental, temos tido recursos inteiramente fóra da proporção dos serviços que estão por realizar.

Nas secções competentes do relatorio refiro-me ao que se tem feito mas, quanto e quanto resta por fazer necessitando de ser realizado sem demora:

No Rio de Janeiro não temos em condições nem a estação de passageiros nem as de cargas, na cidade, nos suburbios e no porto. Em São Paulo, a de passageiros não póde continuar como está. Quasi todas as estações do interior, grandes e pequenas, necessitam de augmento de pateo, prolongamento e augmento de desvios, plataformas, edificios armazens, etc.

Faltam-nos installações para a triagem dos vagões. A duplicação do ramal de S. Paulo é obra de execução premente, que precisa de grandes recursos. O estado das linhas do sertão necessita substituição de trilhos em grandes extensões, pois são intoleraveis as innumeras restricções impostas ao trafego e á tracção para a circulação do material pesado, que só é autorizado a trafegar em determinados trechos. Ha mais urgente necessidade de substituição de regular numero de pontes.

No apparelhamento que interessa á Locomoção, nada se fez quanto á electrificação, muito pouco quanto aos melhoramentos de officinas, relativamente pouco quanto ao material de transporte de passageiros e felizmente bastante quanto ao material de transporte de mercadorias e material de tracção. E' preciso, porém, assignalar que a maior parte do que se conseguiu adquirir foi pelo processo de compra para o pagamento em fréte. Não fôra tão pratica solução, difficil seria prevêr a situação de crise angus-

tiosa por que estariamos passando, com formidavel prejuizo para a nossa clientela para o nosso credito e a nossa renda.

No apparelhamento que interessa o Trafego é preciso convir que alguma cousa se tem feito para o bloqueio de linhas e direcção do serviço do movimento pelo train dispatching, mas muito ainda ha por fazer, quer para o bloqueio, quer para o interlocking, quer para as installações de toda sorte em uso nas modernas estradas.

---

c) Quanto aos serviços de prolongamentos refiro-me a elles nos capitulos proprios da introducção e do relatorio. Como V. Ex. tem tido opportunidade de vêr foi grande a actividade desenvolvida pela Central n'este sentido.

RESUMO DE DADOS ESTATISTICOS RELATIVOS AOS ANNOS DE 1900, 1905, 1910, 1915 e 1920 a 1925

Quadro n. 1 — **Extensão das linhas**, desvios, lastramento. Estações; acompanhado de 2 graphicos.

Quadro n. 2 — **Material de tracção** (quantidade, capacidade e utilização); acompanhado de 5 graphicos.

Quadro n. 3 — **Material de transporte** (quantidade, capacidade e utilização); acompanhado de 4 graphicos.

Quadro n. 4 — **Quantidades transportadas** e distancias médias de transporte; acompanhado de 4 graphicos.

Quadro n. 5 — **Unidades de trafego**; acompanhado de 4 graphicos.

Quadro n. 6 — **Receita e despesa**; acompanhado de 5 graphicos.

Quadro n. 7 — **Médias de Receita eDespesa referentes ás unidades de trafego**; acompanhado de 2 graphicos.

QUADRO N. 1 — EXTENSÃO DAS LINHAS; ESTAÇÕES

Anno	Bitola	Extensão das linhas em trafego	Extensão dos desvios	Lastramento com pedra ou cascalho		N.º de estações	N.º de postos telegraphicos
				Extensão	Porcentagem		
1900	1.00	453.389 m.	39.020 m	142.160 m	31,3	38	6
	1.60	799.890	132.523	128.151	16,02	127	18
	Mixta	—	5.089	—		—	—
	Total . . .	1.253.279	176.632	270.311			
1905	1.00	800.811	55.589	213.302	26,6	76	16
	1.60	804.599	161.450	184.574	22,9	124	22
	Mixta	10.942	5.853	2.362	21,5	3	1
	Total . . .	1.616.252	222.892	400.238			
1910	1.00	833.472	70.997	402.920	48,3	49	23
	1.60	903.493	176.275	386.971	42,8	140	16
	Mixta	52.103	5.880	39.778	76,3	3	5
	Total . . .	1.789.068	253.154	829.669			
1915	1.00	1.235.614	69.910	489.465	39,6	84	32
	1.60	971.493	206.539	804.415	82,8	143	16
	Mixta	81.785	5.880	56.387	68,9	5	4
	Total . . .	2.288.892	282.329	1.350.267			
1920	1.00	1.264.740	84.034	713.674	56,4		
	1.60	1.110.004	256.588	851.085	76,6	133	19
	Mixta	63.774	11.685	60.244	94,4	160	18
						8	5
	Total . . .	2.438.518	352.307	1.625.003			
1921	1.00	1.297.606	98.405	684.865	52,7	150	11
	1.60	1.117.319	274.430	883.568	79,1	160	26
	Mixta	63.774	15.566	60.244	94,4	8	5
	Total . . .	2.478.699	388.401	1.628.677			
1922	1.00	1.324.828	128.966	670.804	50,6	150	11
	1.60	1.117.053	315.604	884.281	72,8	160	26
	Mixta	63.774	21.126	60.244	94,4	14	2
	Total . . .	2.505.655	465.696	1.615.329			
1923	1.00	1.510.046	131.716	867.329	57,4	153	11
	1.60	1.117.567	320.685	910.093	81,4	160	26
	Mixta	62.034	21.126	59.395	95,7	14	2
	Total . . .	2.689.647	473.527	1.836.817			
1924	1.00	1.528.593	133.912	887.405	58,0	152	12
	1.60	1.125.527	322.965	990.752	88,0	161	26
	Mixta	65.093	22.244	59.395	91,2	14	2
	Total . . .	2.719.213	479.121	1.937.552			
1925	1.00	1.528.593	136.628	938.812	61,4	152	13
	1.60	1.125.527	333.012	996.525	88,5	161	26
	Mixta	65.093	22.244	59.395	91,2	14	2
	Total . . .	2.719.213	491.884	1.994.732			

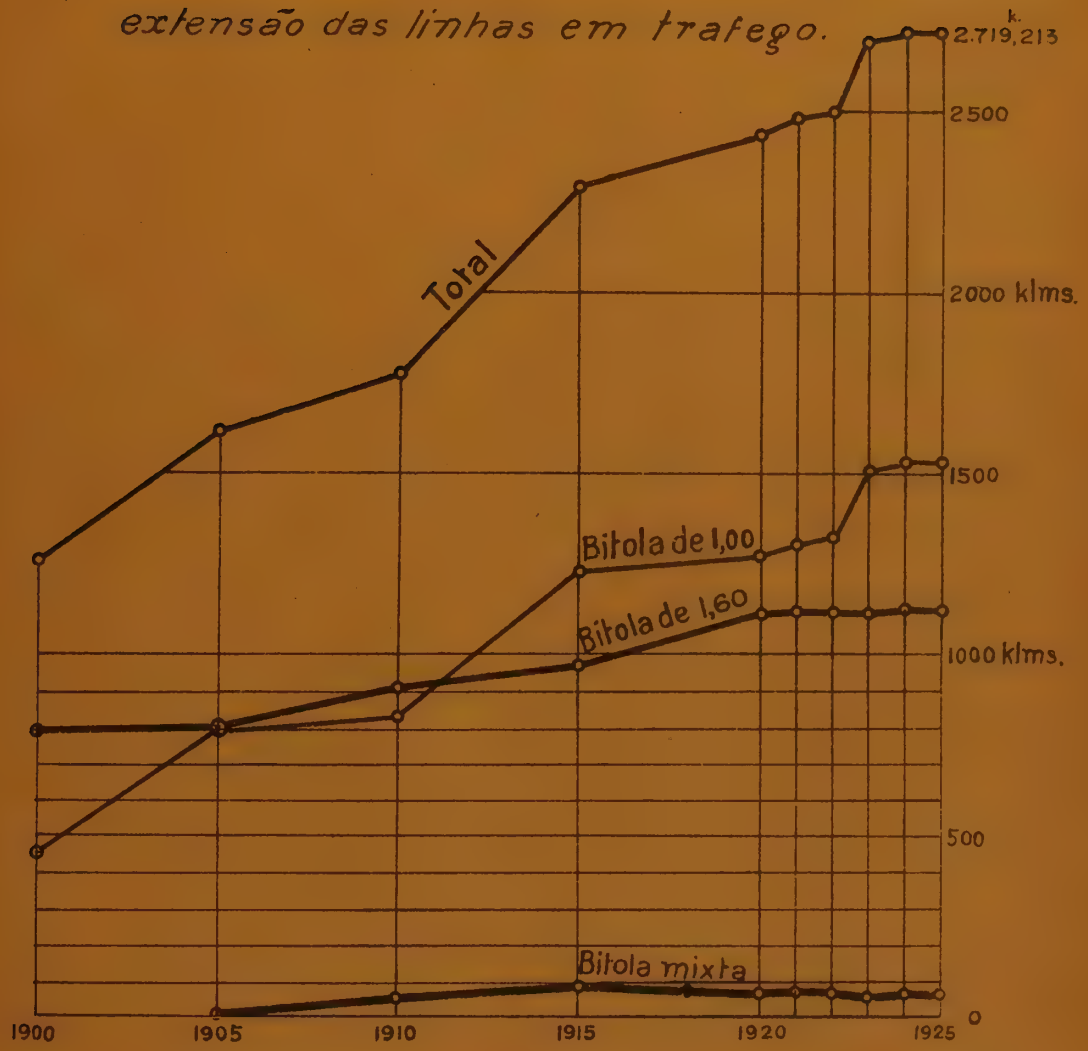
E. F. C. B.

—x—

Graphico

da

extensão das linhas em trafego.

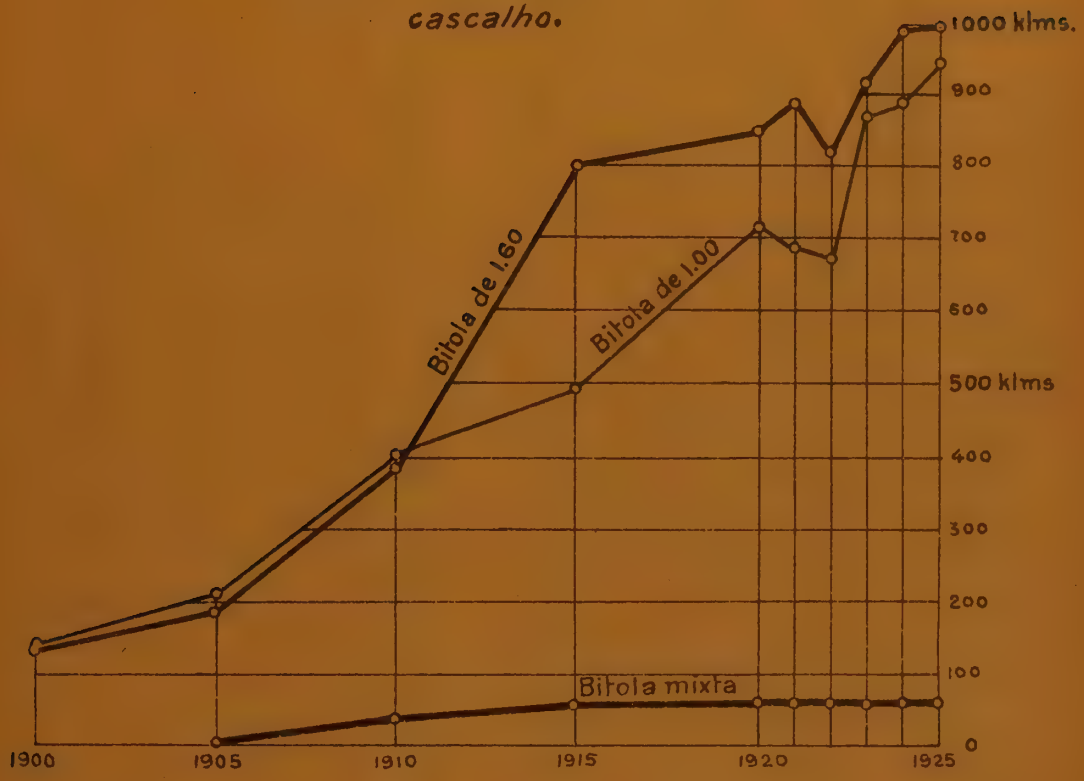


E. F. C. B.

Graphico

da

extensão do lastramento da linha com pedra britada e cascalho.

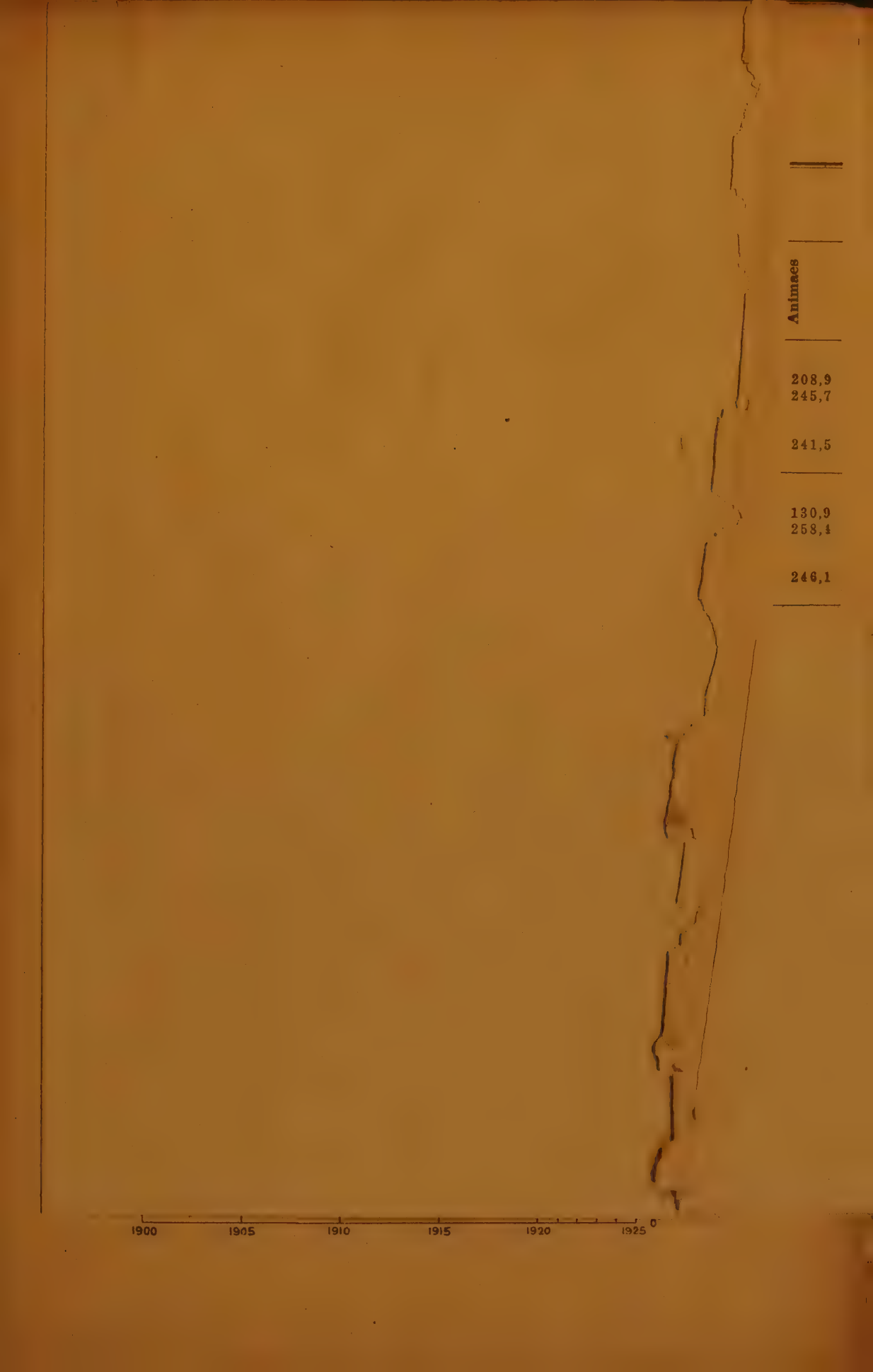


acidade e utilisação)

Anno	Bitola	Com menos de 15 annos de uso	e de do recta das)	Porcentagem em reparação	Percurso médio annual de uma locomotiva: Calculado sobre a totalidade das locomotivas (em kilometros)	Percurso médio annual de uma locomotiva: Calculado sómente sobre as que percorreram mais de 30.000 kilometros
1900	1.00	94	70		17.603	—
	1.60	150	00	10,4	30.376	—
				9,1		
Total		244	70		23.990	41.735
1905	1.00	78	60	13,7	27.067	—
	1.60	143	90	12,8	34.650	—
Total		221	50		30.858	44.423
1910	1.00	16	30	20,2	31.997	44.048
	1.60	127	30	13,0	41.758	51.392
Total		143	60		36.877	47.720
1915	1.00	74	00	13,4	27.634	37.366
	1.60	166	00	11,7	38.911	46.799
Total		240	00		33.273	42.082
1920	1.00	94	50	8,6	30.027	39.635
	1.60	213	80	10,7	40.760	47.568
Total		307	30		35.393	43.601
1921	1.00	95	00	9,7	30.285	39.677
	1.60	196	30	11,2	39.967	46.230
Total		291	30		35.126	42.953
1922	1.00	95	00	9,7	30.036	38.550
	1.60	180	30	10,4	40.346	46.049
Total		275	30		35.191	42.299
1923	1.00	98	00	9,1	31.222	35.270
	1.60	158	00	11,1	40.433	46.490
Total		256	0		35.827	40.880
1924	1.00	99	5	10,1	32.424	43.067
	1.60	158	0	13,7	42.228	48.778
Total		257	5		37.326	45.922
1925	1.00	108	0	11,2	33.544	44.267
	1.60	163	0	9,7	42.855	49.416
Total		271	0		38.199	46.841

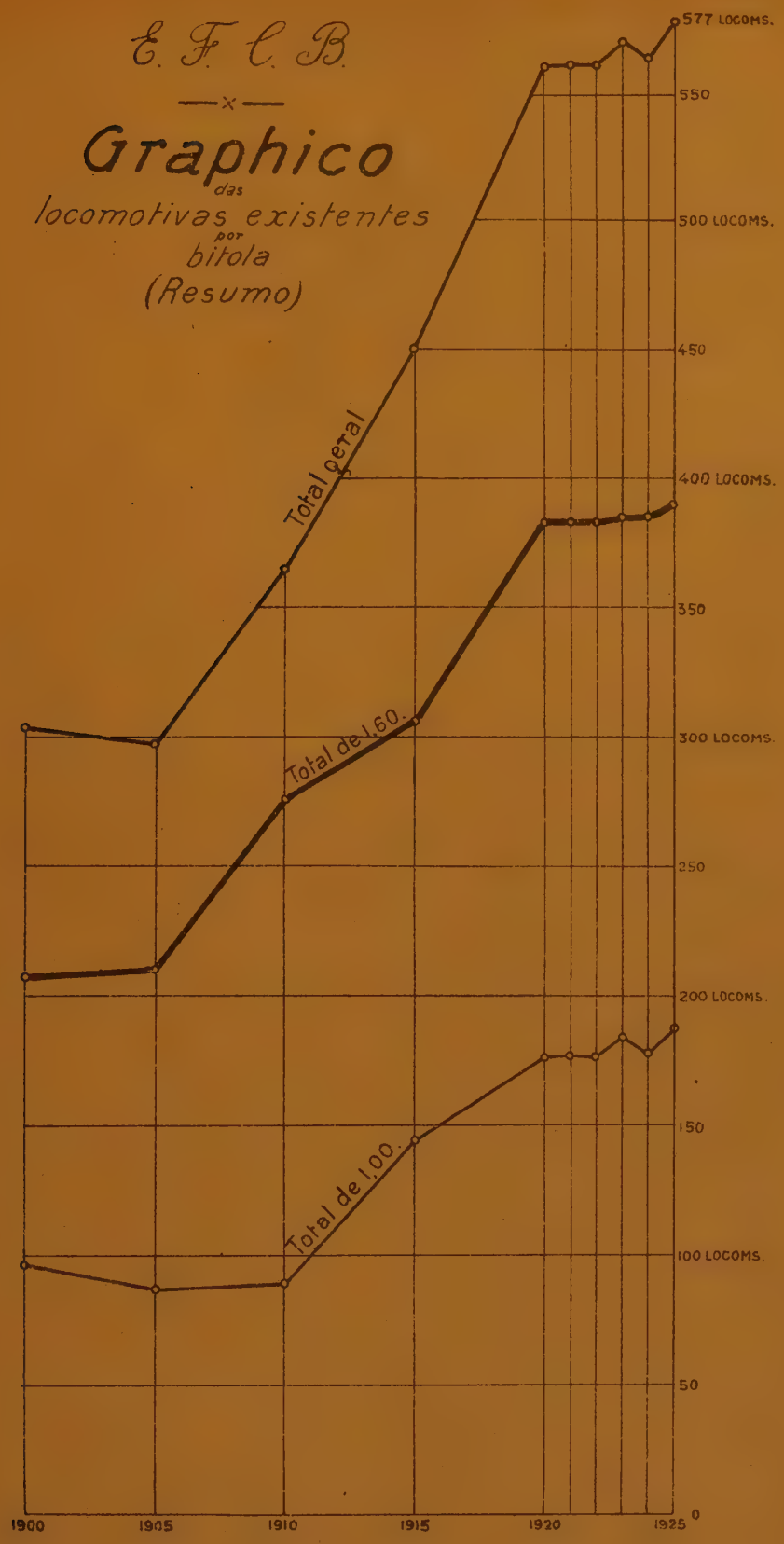
QUADRO N. 2 — MATERIAL DE TRACÇÃO (Quantidade, capacidade e utilisação)

Anno	Bitola	Quantidade existente: Com menos de 15 annos de uso	Quantidade existente: Com 15 a 30 annos de uso	Quantidade existente: Com mais de 30 annos de uso	Quantidade existente: Total	Peso maximo por eixo (em kilos)	Força de tracção que representam (em libras)	Capacidade de tracção do total em recta e nivel (em toneladas)	Percentagem em reparação	Percurso médio annual de uma locomotiva: Calculado sobre a totalidade das locomotivas (em kilometros)	Percurso médio annual de uma locomotiva: Calculado sómente sobre as que percorreram mais de 30.000 kilometros
1900	1.00	94	2	—	96	9.220	1.702.368	238.070		17.603	
	1.60	150	55	2	207	16.600	4.503.572	708.600	10.4	30.376	
									9.1		
Total		244	57	2	303		6.205.940	946.670		33.990	11.735
1905	1.00	78	9	—	87	9.220	1.512.771	215.760	13.7	27.067	—
	1.60	143	52	15	210	16.600	4.691.020	738.090	12.8	34.650	
Total		221	61	15	297		6.233.791	953.850		30.858	44.423
1910	1.00	16	72	1	89	9.220	1.578.300	220.730	20.2	31.997	44.048
	1.60	127	120	29	276	18.300	6.034.127	940.430	13.0	41.758	51.392
Total		143	192	30	365		7.612.427	1.161.160		36.877	47.720
1915	1.00	74	69	1	144	12.220	2.368.9[illegible]	330.900	13.4	27.634	37.366
	1.60	166	130	10	306	18.300	7.586.2[illegible]	1.193.600	11.7	38.911	46.799
Total		240	199	11	450		9.952.327	1.524.500		33.273	42.082
1920	1.00	94	68	14	176	12.220	2.915.470	407.750	[illegible]	30.027	39.535
	1.60	213	151	19	383	18.300	10.133.227	1.594.880	10.7	40.760	47.568
Total		307	219	33	559		13.048.697	2.002.130		35.323	43.601
1921	1.00	95	61	21	177	12.220	2.917.314	408.000	9.7	30.286	39.677
	1.60	196	141	46	383	18.300	10.133.227	1.594.380	11.2	39.967	46.230
Total		291	202	67	560		13.050.541	2.002.380		35.126	42.963
1922	1.00	95	55	27	177	12.220	2.917.314	408.000	9.7	30.036	38.550
	1.60	180	151	[illegible]	383	18.300	10.133.227	1.594.380	10.4	40.346	46.049
Total		275	206	79	560		13.050.541	2.002.380		35.191	42.399
1923	1.00	98	46	46	184	12.220	2.977.945	416.500	9.1	31.222	35.270
	1.60	158	150	77	385	18.460	10.192.229	1.603.600	11.1	40.433	46.490
Total		256	196	123	569		13.170.174	2.020.100		35.827	40.880
1924	1.00	99	20	59	178	12.220	2.961.006	414.115	10.1	32.424	43.067
	1.60	158	119	108	385	18.460	10.192.229	1.603.600	13.7	42.228	48.778
Total		257	139	167	563		13.153.235	2.017.715		37.320	45.922
1925	1.00	108	20	59	187	12.220	3.112.420	438.700	11.2	33.544	41.267
	1.60	163	119	108	390	18.460	10.387.729	1.634.190	9.7	42.855	49.116
Total		271	139	167	577		13.500.149	2.072.890		38.199	46.841


Animaes
208,9
245,7
241,5
130,9
258,4
246,1
1900
1905
1910
1915
1920
1925
0

QUADRO N. 4 – QUANTIDADES TRANSPORTADAS E DISTANCIAS MÉDIAS DE TRANSPORTE

Anno	Bitola	Numero de viajantes			Toneladas de carga		Numero de animaes			Distancia média de transporte em kilometros		
		Suburbios e Pequeno percurso	Grande Percurso	Total	Despachadas como Bagagem ou Encommendas	Despachadas como Mercadorias	Vaccum etc	Suino etc.	Total	Viajantes	Mercadorias	Animaes
1900	1m,00	345.772	520.562	866.334	—	444.273	10.841	31.605	42.346	34,10	88,1	208,9
	1m,60	12.281.428	1.326.780	13.608.205	—	894.624	148.778	73.528	222.306	18,71	200,4	245,7
Totaes		12.627.197	1.847.342	14.474.539	62.291	1.338.897	159.619	105.033	264.652	19,65	163,1	241,5
1905	1m,00	128.710	483.164	611.874	—	375.961	16.980	38.770	54.750		81,3	130,9
	1m,60	17.652.837	1.607.341	19.260.178	—	1.181.406	194.460	100.950	295.410	43,20	233,1	258,4
										20,67		
Totaes		17.781.547	2.090.505	19.872.052	78.275	1.557.367	210.440	139.720	350.160	21,36	198,4	240,1
1910	1m,00	359.606	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1m,60	23.232.517	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaes		23.592.123	3.823.107	27.415.230	98.108	1.584.761	—	—	371.125	20,85	250,3	244,8
1915	1m,00	400.632	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1m,60	28.737.423	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaes		29.138.055	3.295.573	32.433.628	102.372	1.537.725	—	—	413.994	21,11	240,1	269,2
1920	1m,00	3.695.957	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1m,60	34.741.062	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaes		38.437.019	6.937.222	45.374.241	192.386	2.991.693	301.966	243.114	545.080	22,66	242,9	234,0
1921	1m,00	3.442.107	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1m,60	39.323.277	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaes		42.765.384	7.407.995	50.173.379	201.001	3.076.834	304.918	240.004	544.922	23,41	244,1	234,9
1922	1m,00	4.365.575	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1m,60	45.782.549	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaes		50.138.124	8.120.742	58.258.866	223.952	3.153.138	322.948	293.873	616.821	24,14	235,2	204,2
1923	1m,00	4.376.120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1m,60	47.185.001	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaes		51.561.121	8.567.582	60.128.703	243.310	3.353.900	477.675	286.593	764.168	26,45	251,7	236,6
1924	1m,00	4.466.090	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1m,60	49.203.580	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaes		53.669.670	8.669.653	62.339.323	261.042	3.472.293	484.415	238.981	723.396	26,66	241,2	248,7
1925	1m,00	4.830.215	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1m,60	51.930.271	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaes		56.760.486	9.301.475	66.061.961	293.202	3.634.996	490.438	246.432	736.870	27,19	246,9	249,0


E. F. C. B.
Graphico
das
locomotivas existentes
por
bitola
(Resumo)
Total geral
Total de 1,60.
Total de 1,00.
577 LOCOMS.
550
500 LOCOMS.
450
400 LOCOMS.
350
300 LOCOMS.
250
200 LOCOMS.
150
100 LOCOMS.
50
0
1900
1905
1910
1915
1920
1925

E. F. C. B.

—×—

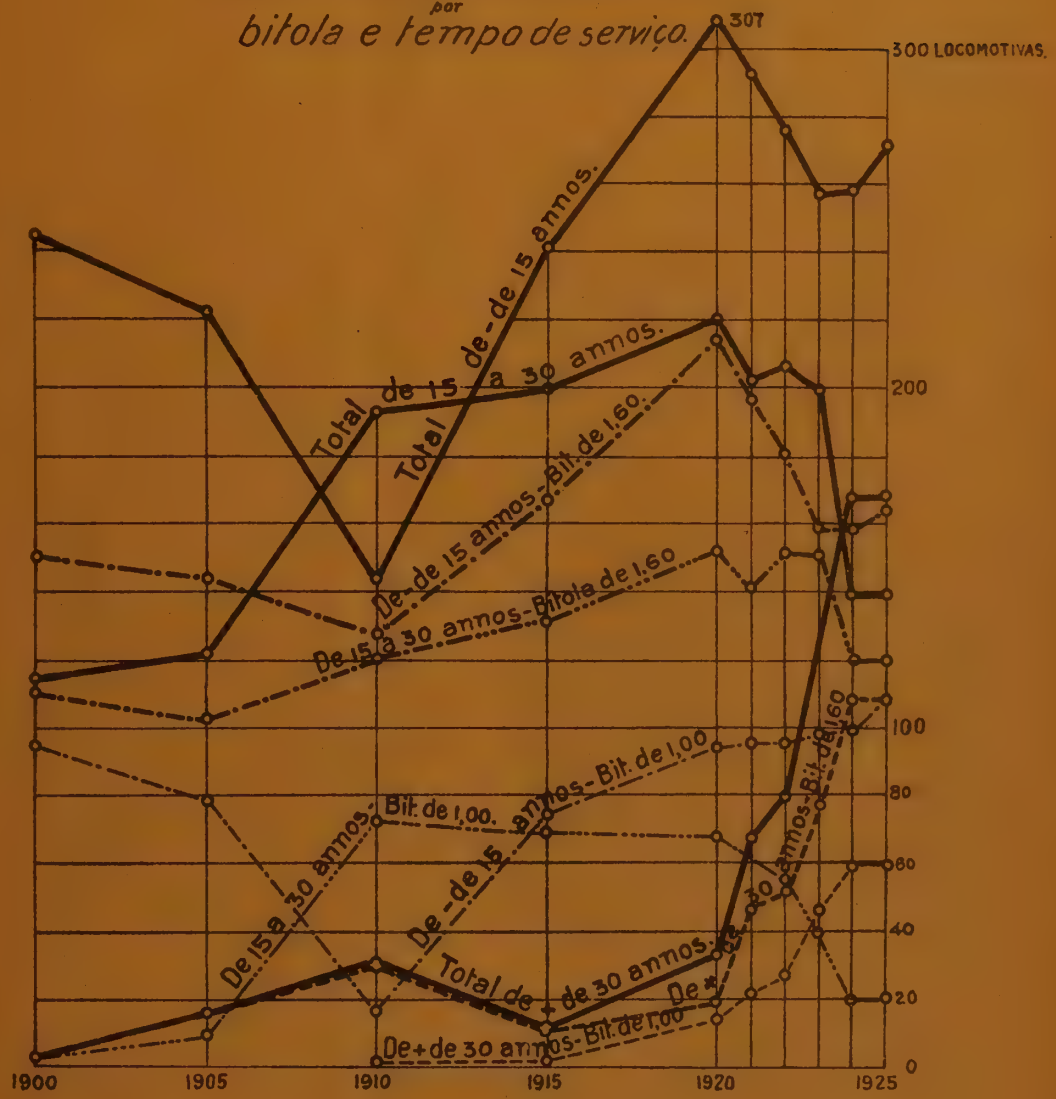
Graphico

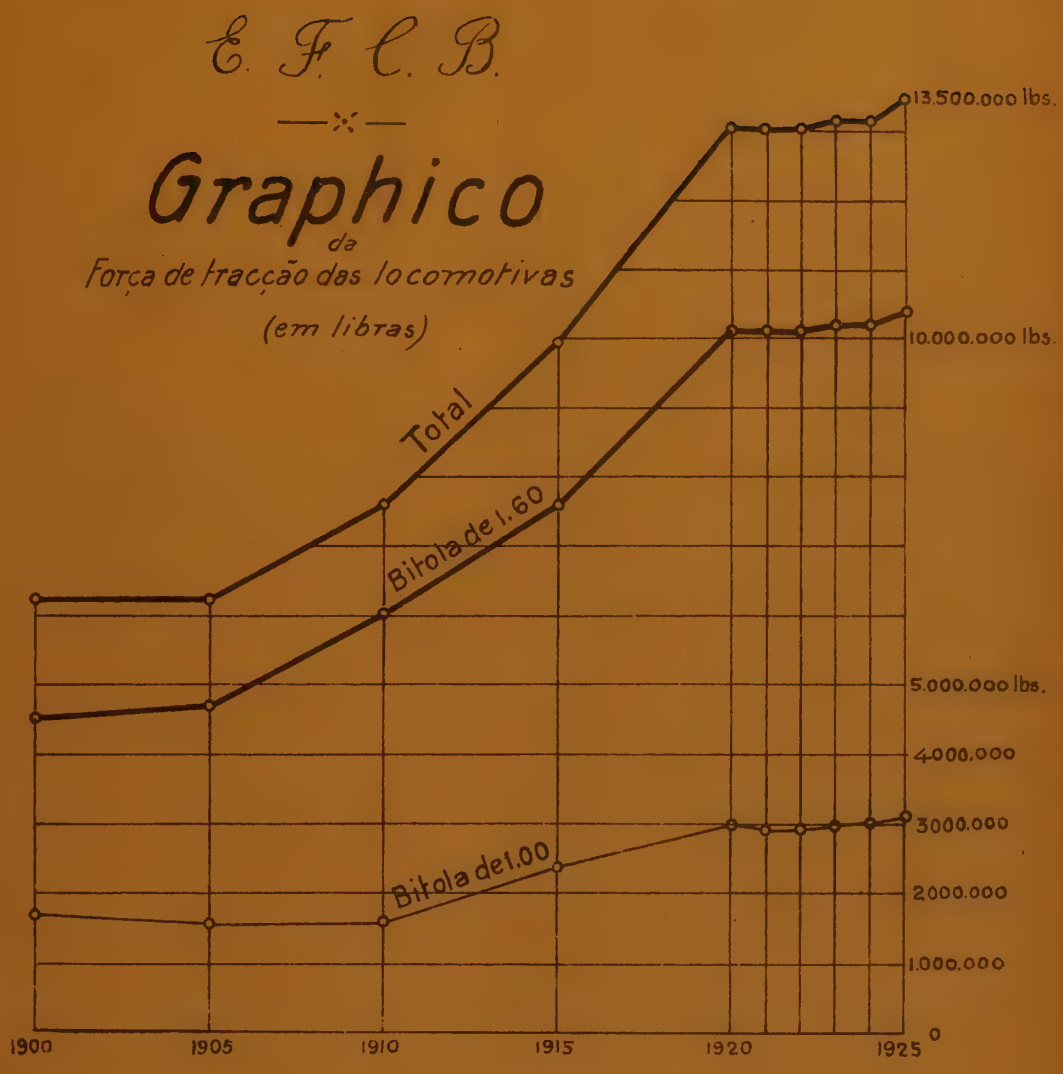
das

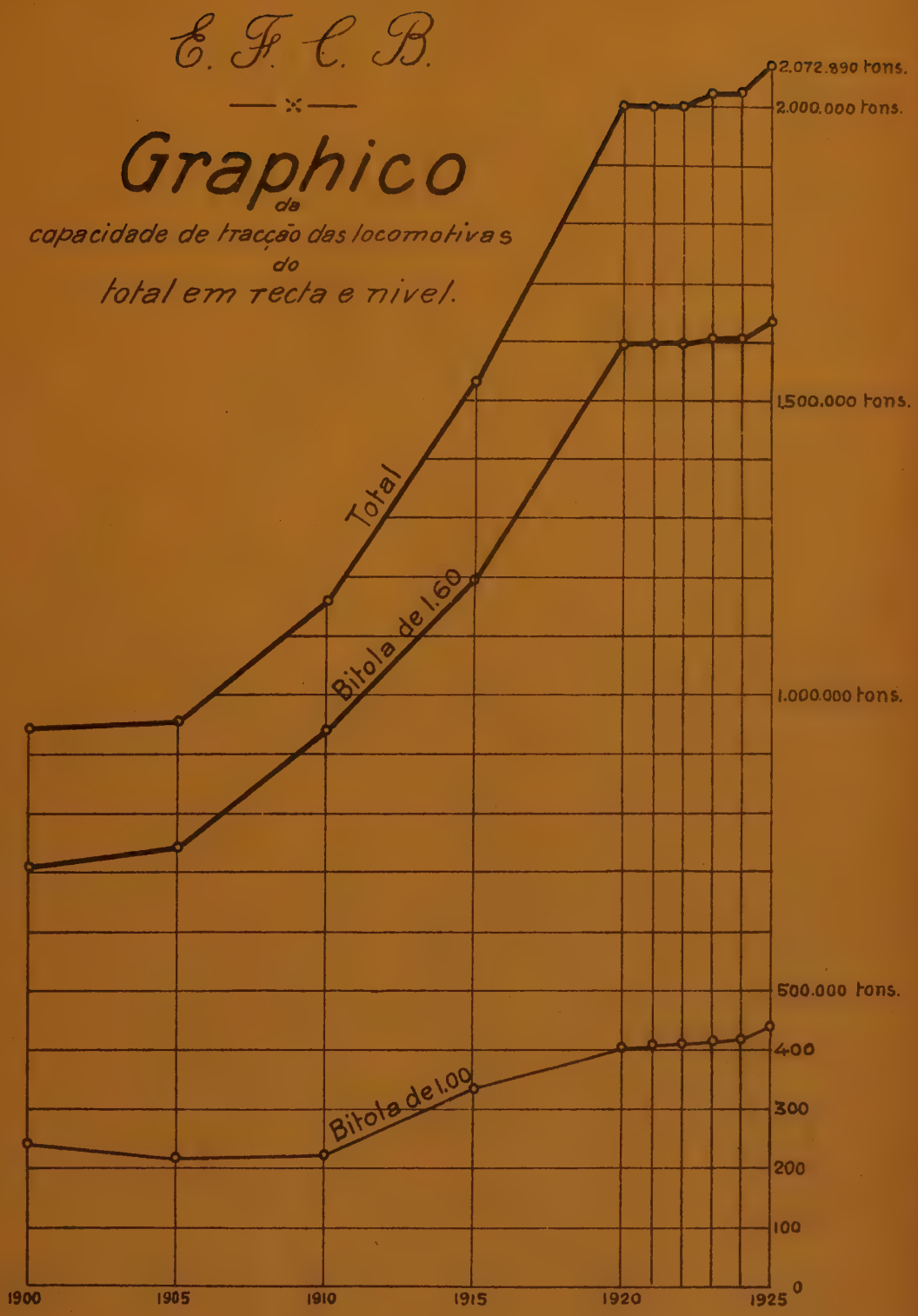
locomotivas existentes

por

bitola e tempo de serviço.

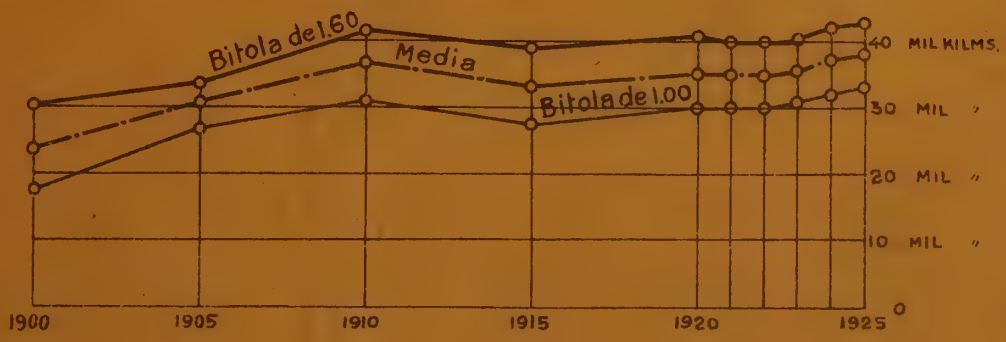



E. F. C. B.
Graphico
da
Força de tracção das locomotivas
(em libras)
Total
Bitola de 1.60
Bitola de 1.00
13.500.000 lbs.
10.000.000 lbs.
5.000.000 lbs.
4.000.000
3.000.000
2.000.000
1.000.000
0
1900
1905
1910
1915
1920
1925

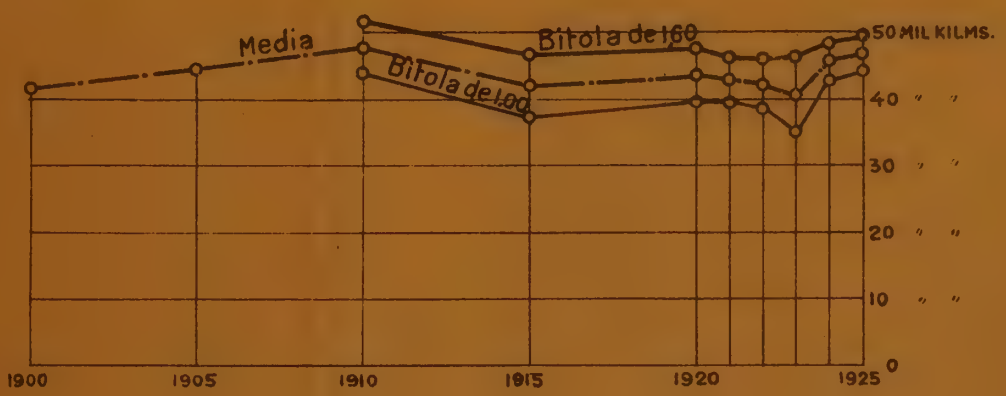

E. F. C. B.
Graphico
da
capacidade de tracção das locomotivas
do
total em recta e nivel.
Total
Bitola de 1.60
Bitola de 1.00
2.072.890 tons.
2.000.000 tons.
1.500.000 tons.
1.000.000 tons.
500.000 tons.
400
300
200
100
0
1900
1905
1910
1915
1920
1925

E. F. C. B.

Graphico
do
percurso medio das locomotivas.



Percurso medio annual de uma locomotiva calculado pela media da totalidade dos percursos e da totalidade das locomotivas.



Percurso medio das locomotivas que maior percurso fiseram calculado sobre as que tiveram percurso superior a 30.000 kiloms.

QUAD capacidade e utilisação)

Anno	Bitola	V r e	mercadorias	Porcentagem de utilisação da capacidade offerecida	Percurso annual médio de um: Carro de viajantes (em kilometro)	Percurso annual médio de um: Vagão de mercadorias (em kilometro)	Relação entre o percurso de locomotivas e o de vehiculos de transporte
1900	1.00				35,194	13.502	1:11
	1.60				103.537	17.284	1:15
Total			3		69.365	15.393	
1905	1.00				44.900	16.731	1:10
	1.60				90.441	21.441	1:14
Total			5		67.671	19.087	
1910	1.00				47.400	12.190	1:10
	1.60				98.689	17.269	1:14
Total			0		73.044	14.725	
1915	1.00				62.107	6.333	1:9
	1.60				102.089	13.300	1:14
Total			2	15,2	82.098	9.816	
1920	1.00				64.594	10.940	1:9
	1.60				125.707	18.786	1:14
Total			2	16,7	95.151	14.863	
1921	1.00				64.710	13.179	1:10
	1.60				135.217	14.630	1:14
Total			0	17,6	99.963	13.905	
1922	1.00				67.218	14.819	1:10
	1.60				139.174	28.018	1:17
Total			6	14,5	103.196	21.413	
1923	1.00				69.108	16.402	1:10
	1.60				136.637	30.121	1:18
Total			6	15,1	102.872	23.261	
1924	1.00				74.993	15.506	1:10
	1.60				158.081	29.889	1:17
Total			4	16,8	116.037	22.697	
1925	1.00				82.879	15.743	1:10
	1.60				149.447	29.735	1:17
Total			3	17,7	116.163	22.739	

(*) Não estão co[illegible]hiculos actualmente.

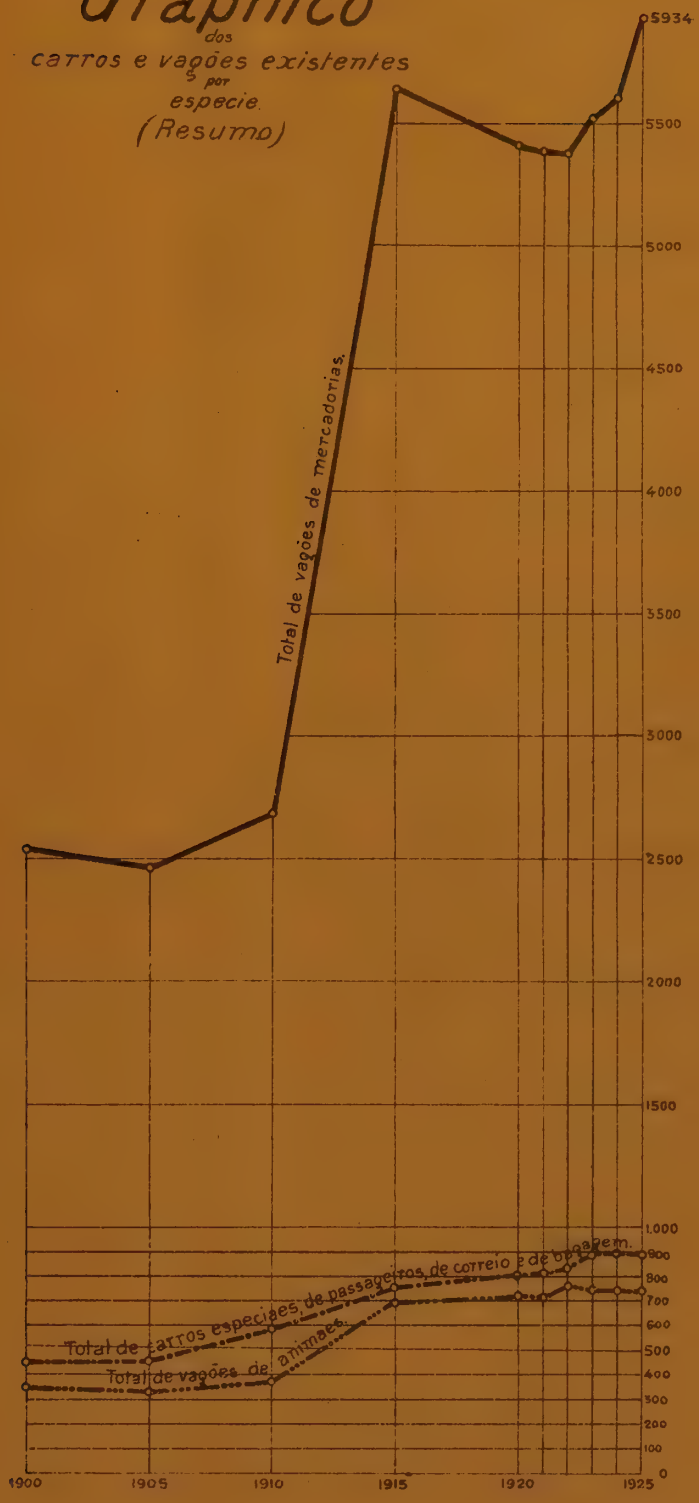
QUADRO N. 3 — MATERIAL DE TRANSPORTE (Quantidade, capacidade e utilisação)

Anno	Bitola	(*) Quantidade de vehiculos existente para o transporte de: Viajantes, Correio, Bagagem, especiaes	Animaes	Mercadorias	Porcentagem de vehiculos em reparação: Carros para viajantes, etc.	Vagões de mercadorias e animaes	Lotação dos vagões de mercadoria (em toneladas): Da totalidade dos vagões (em tons.)	Media de um vagão	N.º de Ton. que couber a cada vagão de mercadorias	Porcentagem de utilisação da capacidade offerecida	Percurso annual médio de um: Carro de viajantes (em kilometro)	Vagão de mercadorias (em kilometro)	Relação entre o percurso de locomotivas e o de vehiculos de transporte
							Tons.	Tons.					
1900	1.00	130	48	588	—	—	5.920	10,07	—		35.194	13.602	1:11
	1.60	219	305	1939	—	—	30.878	15,92	—		103.537	17.284	1:15
Total		449	353	2527			36.798	14,56	608		69.365	15.393	
1905	1.00	124	59	616	25,0	13,4	7.129	11,57	—		44.900	16.731	1:10
	1.60	330	277	1844	8,4	16,1	31.670	17,17	—		90.441	21.441	1:14
Total		454	336	2460			38.799	15,36	636		67.671	19.087	
1910	1.00	120	55	530	3,3	1,5	6.461	12,19	—		47.400	12.190	1:10
	1.60	467	318	2153	14,7	9,3	40.084	18,61	—		98.689	17.269	1:14
Total		587	373	2683			46.545	17,34	590		73.041	14.725	
1915	1.00	178	105	1480	11,5	7,8	25.840	17,46	—		62.107	6.333	1:9
	1.60	573	584	4160	10,9	9,2	118.876	25,57	—		102.089	13.300	1:14
Total		751	689	5640			144.716	25,65	272	15,2	82.098	9.816	
1920	1.00	213	132	1448	7,5	9,3	27160	18,75	—		61.594	10.940	1:9
	1.60	593	591	3965	10,4	9,3	118.304	29,83	—		126.707	18.786	1:14
Total		806	723	5413			145.464	26,87	662	16,7	96.151	14.863	
1921	1.00	228	132	1442	10,0	6,4	27.023	18,74	—		64.710	13.179	1:10
	1.60	587	583	3952	9,0	10,6	118.002	29,86	—		135.217	14.630	1:14
Total		815	715	5394			145.025	26,88	570	17,6	99.903	13.906	
1922	1.00	227	157	1443	10,1	4,4	27.042	18,74	—		67.218	14.819	1:10
	1.60	604	609	3937	8,9	12,9	117.582	29,86	—		139.174	28.018	1:17
Total		831	761	5380			144.624	26,77	586	14,5	103.196	21.413	
1923	1.00	249	155	1546	6,4	6,6	29.602	19,14	—		69.108	16.402	1:10
	1.60	640	589	3983	8,1	11,6	118.302	29,70	—		136.637	30.121	1:18
Total		889	744	5529			147.904	26,70	606	15,1	102.872	23.261	
1924	1.00	253	154	1558	8,8	5,8	30.308	19,47	—		74.993	15.506	1:10
	1.60	640	589	4004	11,5	8,0	120.528	30,10	—		158.081	29.889	1:17
Total		893	743	5562			150.866	26,90	624	16,8	116.037	22.697	
1925	1.00	248	154	1649	8,4	6,6	31.341	19,01	—		82.879	15.743	1:10
	1.60	647	589	4291	11,2	13,3	128.988	30,10	—		149.447	29.735	1:17
Total		895	743	5940			160.329	27,02	618	17,7	116.163	22.739	

(*) Não estão computados dormitorios de theatros, carros de soccorro, carros gazometro etc., num total de 40 vehiculos actualmente

E. F. C. B.

Graphico
dos
carros e vagões existentes
por
especie.
(Resumo)



E. F. C. B.

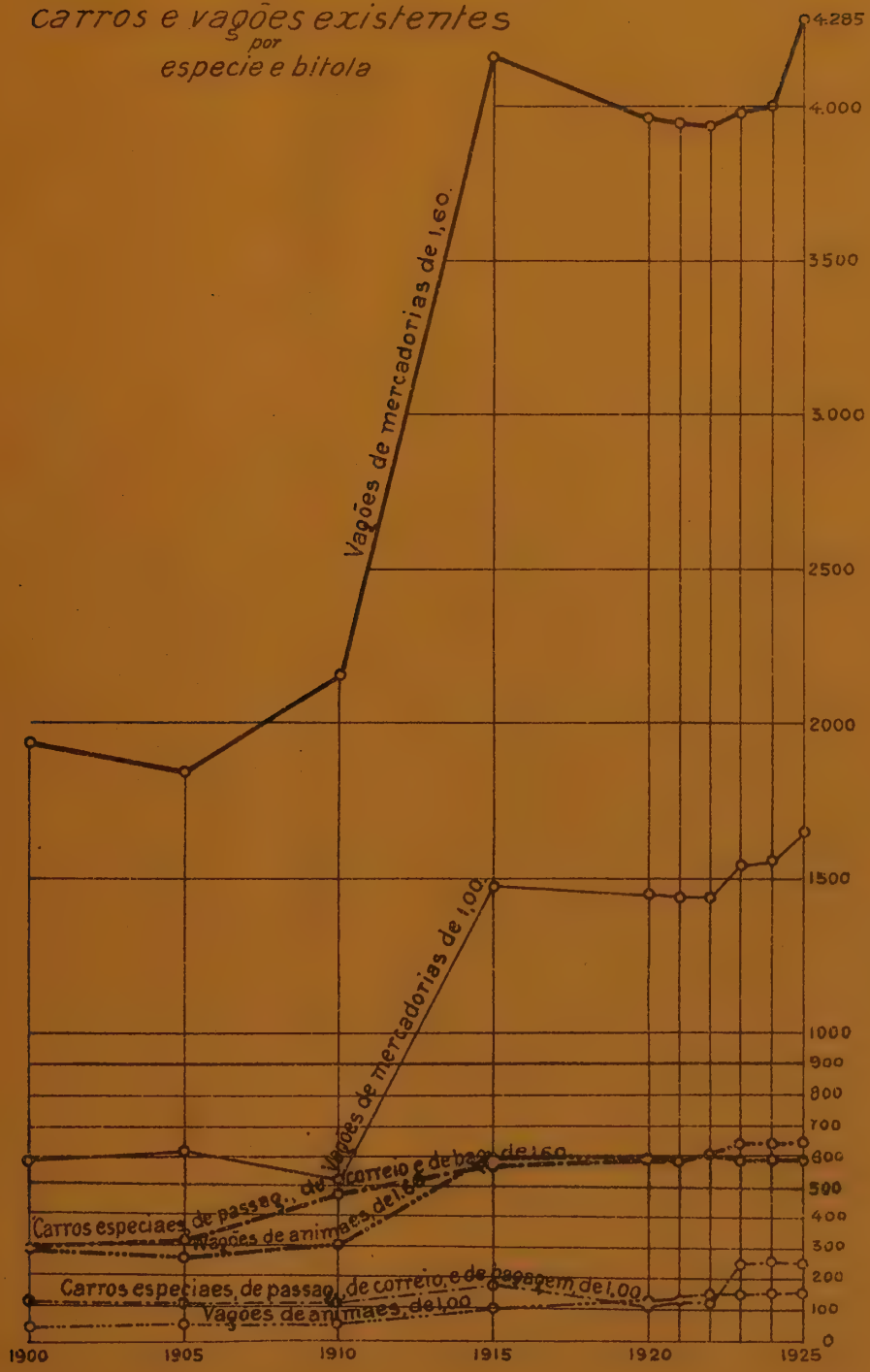
Graphico

dos

carros e vagões existentes

por

especie e bitola



E. F. C. B.

—×—

Graphico
do
percurso medio de carros e vagões.

158.081 MIL KLMS.
150 MIL KLMS.
100 MIL KILMS.
50 MIL KILMS.
40
30
20
10
0

Bitola de 1,60
Media
Bitola de 1,00

1900 1905 1910 1915 1920 1925

Percurso medio annual de cada carro de passageiros.

30 MIL KILMS
20
10
0

Bitola de 1,00
Media
Bitola de 1,60

1900 1905 1910 1915 1920 1925

Percurso medio annual de cada vagão de mercadorias.

E. F. C. B.

Graphicos

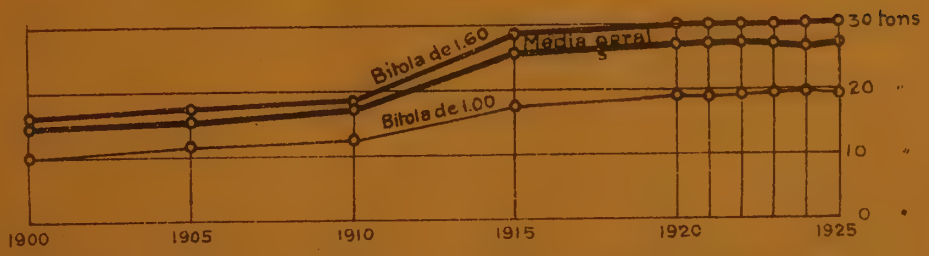
da

lotação, porcentagem de utilisação

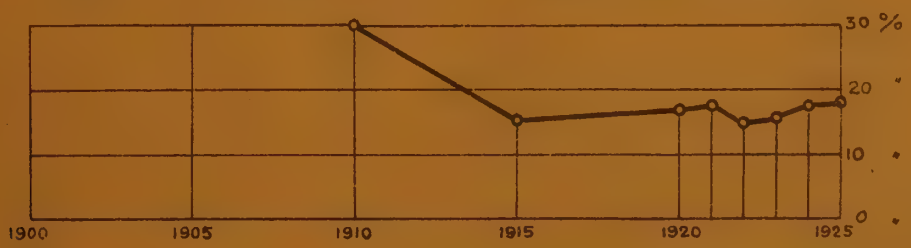
e

numero de toneladas

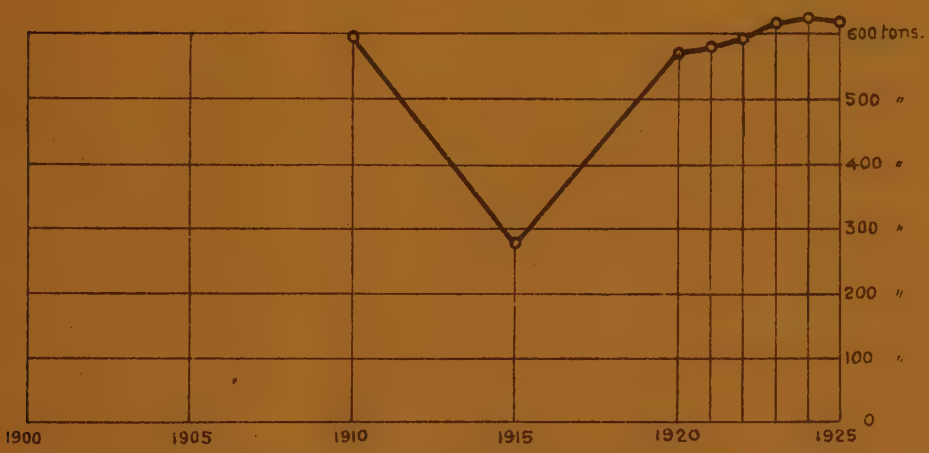
de cada vagão de mercadorias.



Lotação media offerecida por um vagão de mercadorias.



Porcentagem de utilisação da capacidade offerecida por um vagão de mercadorias.



Numero de toneladas que coube em media a cada vagão de mercadorias.

RECTIFICAÇÃO

De accordo com a rectificação remettida pela Secção de Estatistica da 3ª Divisão, de 29 de Janeiro de 1927, ha que corrigir os dados constantes da introducção do relatorio pela forma abaixo:

Quadro n. 4 (Quantidades transportadas e distancias medias de transportes)

1925	Bitola de 1,00	Bitola de 1,60	Total
3ª columna	4.984.731	53.500.903	58.485.634
4ª »			8.962.984
5ª »			67.448.618
6ª »			283.171
7ª »			3.782.572
11ª »			27,29
12ª »			247,0
13ª »			249,5

Quadro n. 5 (Unidades de trafego)

	Bitola de 1,00	Bitola de 1,60	Total
3ª columna	192.326.435	1.648.447.121	1.840.773.556
4ª »	96.163.213	824.223.562	920.386.775
5ª »	27.452.508	165.350.236	192.802.744
7ª »	91.035.116	838.405.426	929.440.542
8ª »	217.369.530	1.886.017.221	2.103.386.751

Quadro n. 7 (Medias de receita e despesa por tonelada kilometro)

2ª columna	59,7
3ª »	39,5
4ª »	12,6
5ª »	16,8
6ª »	69,0

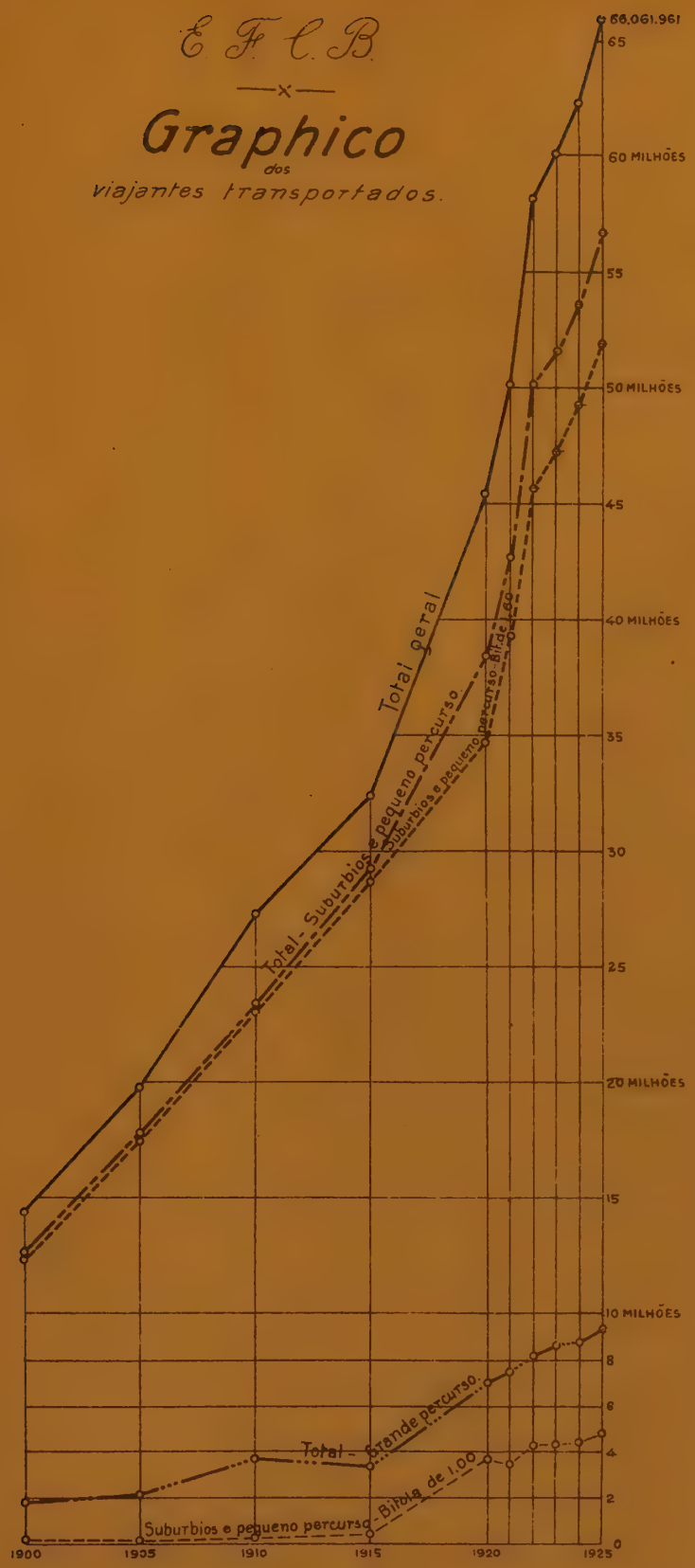
O quadro da pagina 22 passa a ser:

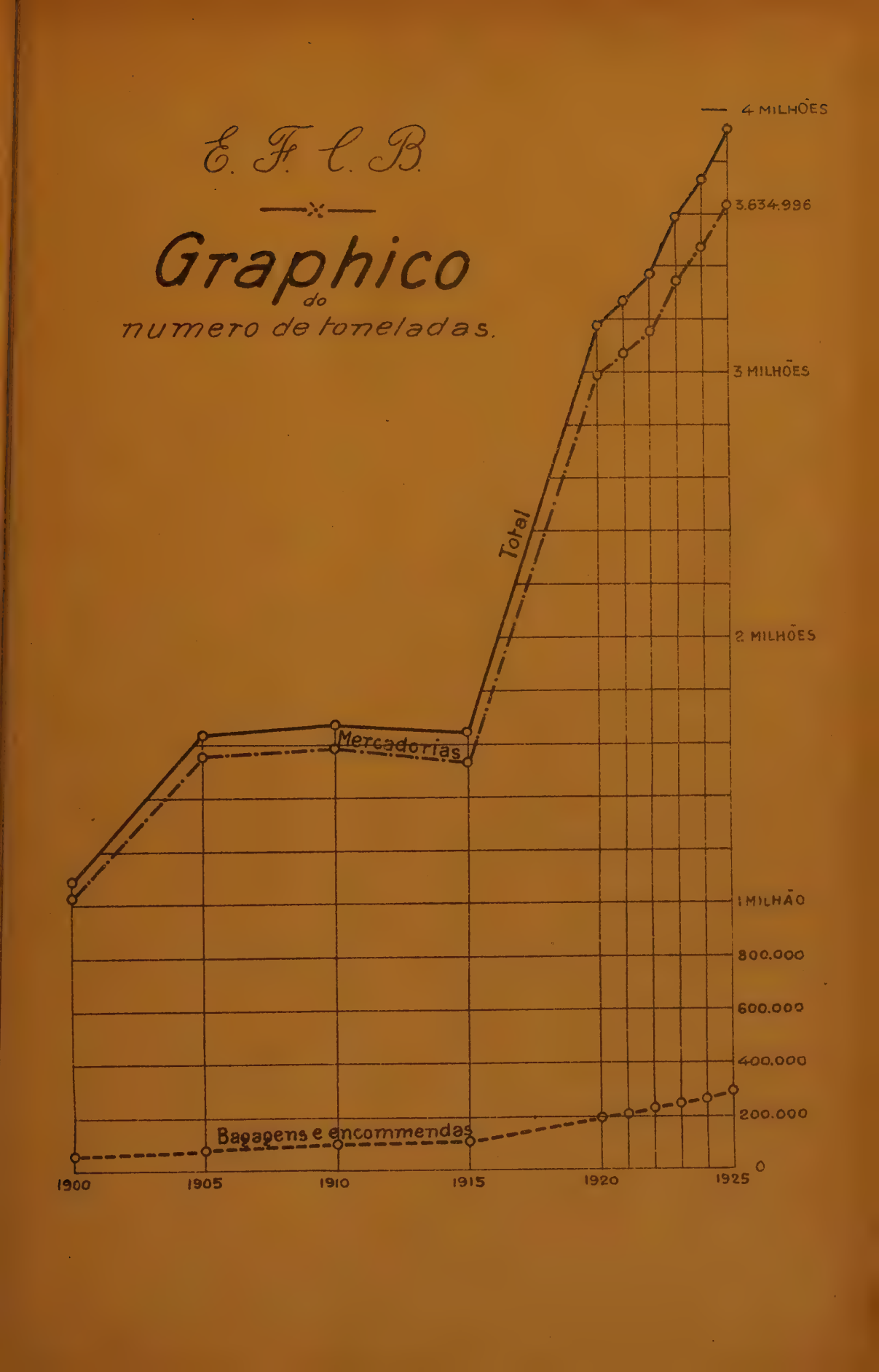
UNIDADES DE TRAFEGO

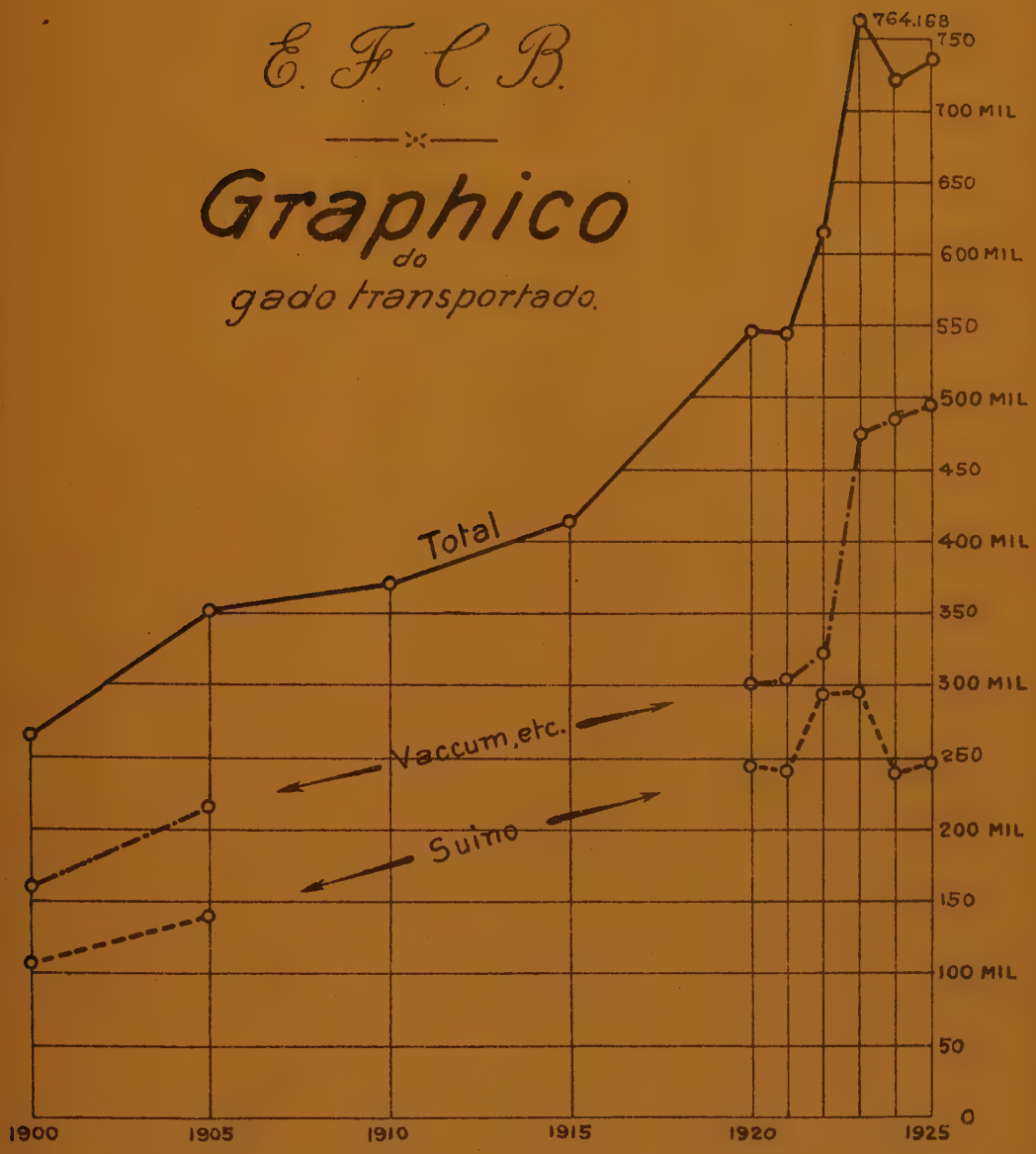
Numero total de toneladas kilometro

	1924	1925	DIFFERENÇA — Para mais	PERCENTAGENS
a) Mercadorias	837.525.182	929.440.542	91.915.360	10,9
b) Bagagens e encommendas	44.428.444	48.200.686	3.772.242	8,49
c) Passageiros (na base de um igual a 70 kilos)	116.320.591	128.854.149	12.533.558	10,7
d) Animaes	58.398.906	60.756.690	2.357.784	4,03
	1.056.673.123	1.167.252.067	110.578.944	10,4

Houve accrescimo total de 110.578.944 toneladas kilometro, equivalente a 10,4 %.


E. F. C. B.
Graphico
dos
viajantes transportados.
66.061.961
65
60 MILHÕES
55
50 MILHÕES
45
40 MILHÕES
35
30
25
20 MILHÕES
15
10 MILHÕES
8
6
4
2
0
Total geral
Total - Suburbios e pequeno percurso
Suburbios e pequeno percurso - Bilhete de 1.00
Total - Grande percurso
Bilhete de 1.00
Suburbios e pequeno percurso
1900
1905
1910
1915
1920
1925

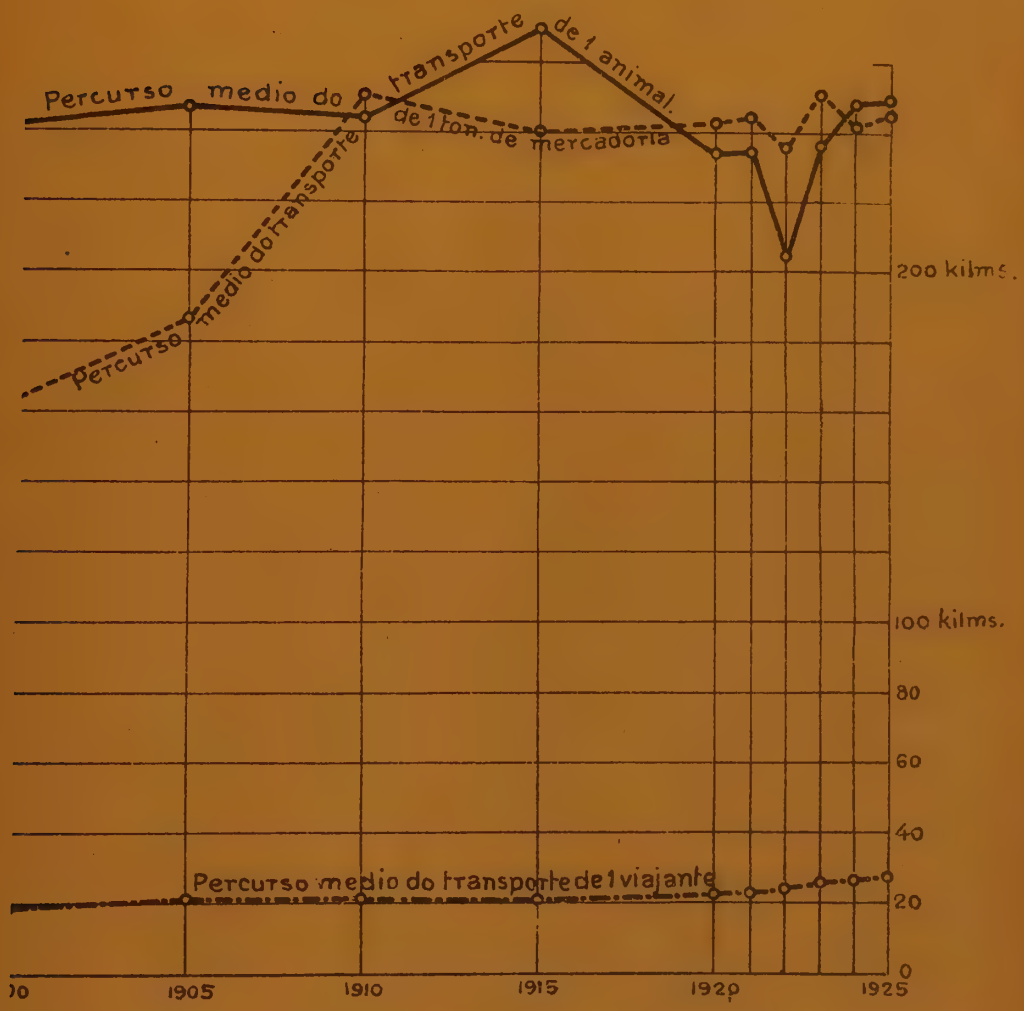

E. F. C. B.
Graphico
do
numero de toneladas.
4 MILHÕES
3.634.996
3 MILHÕES
2 MILHÕES
1 MILHÃO
800.000
600.000
400.000
200.000
0
Total
Mercadorias
Bagagens e encommendas
1900
1905
1910
1915
1920
1925


E. F. C. B.
Graphico
do
gado transportado.
764.168
750
700 MIL
650
600 MIL
550
500 MIL
450
400 MIL
350
300 MIL
250
200 MIL
150
100 MIL
50
0
Total
Vaccum, etc.
Suino
1900
1905
1910
1915
1920
1925

E. F. C. B.

Graphico

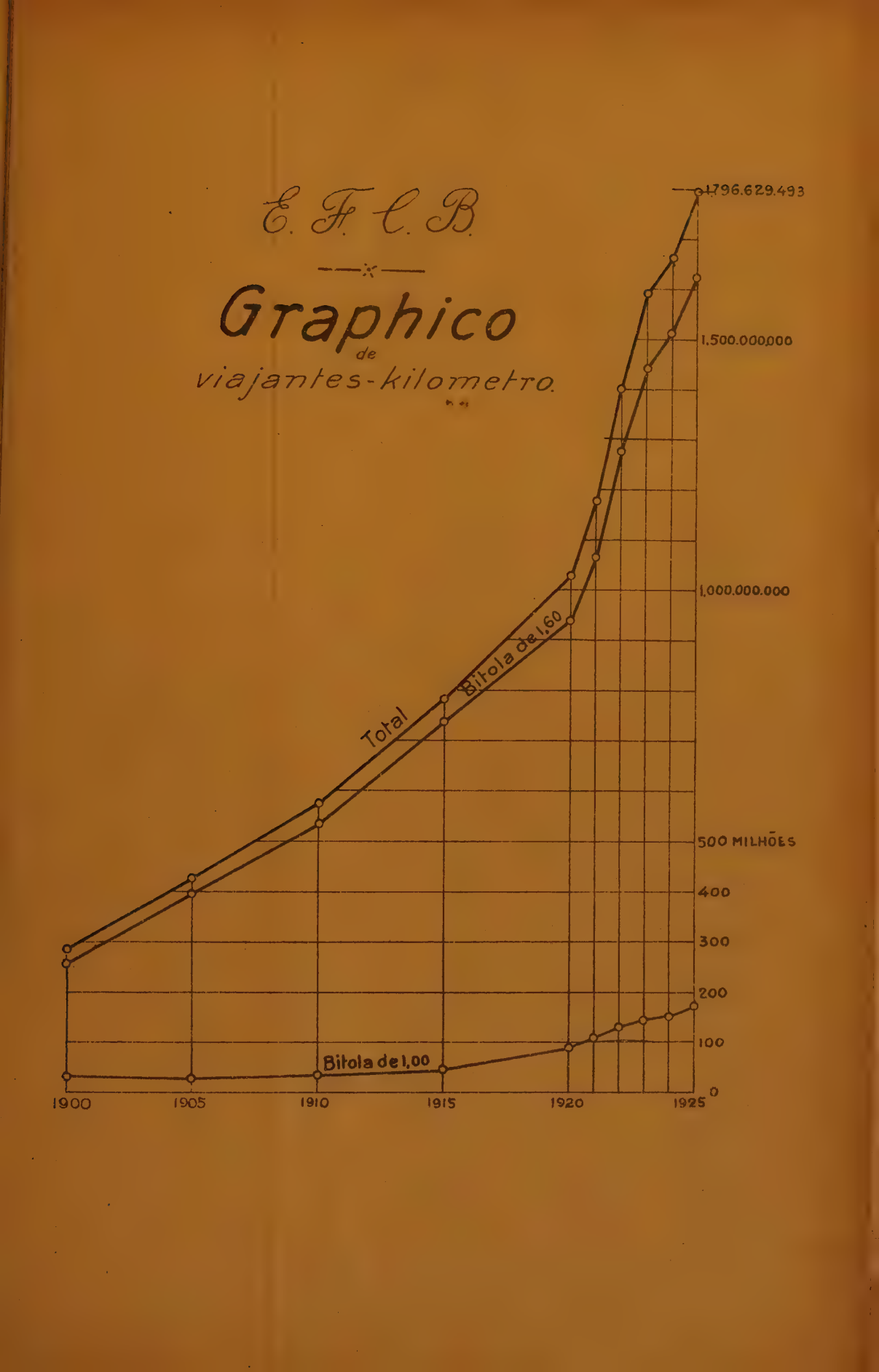
comparativo dos percursos medios

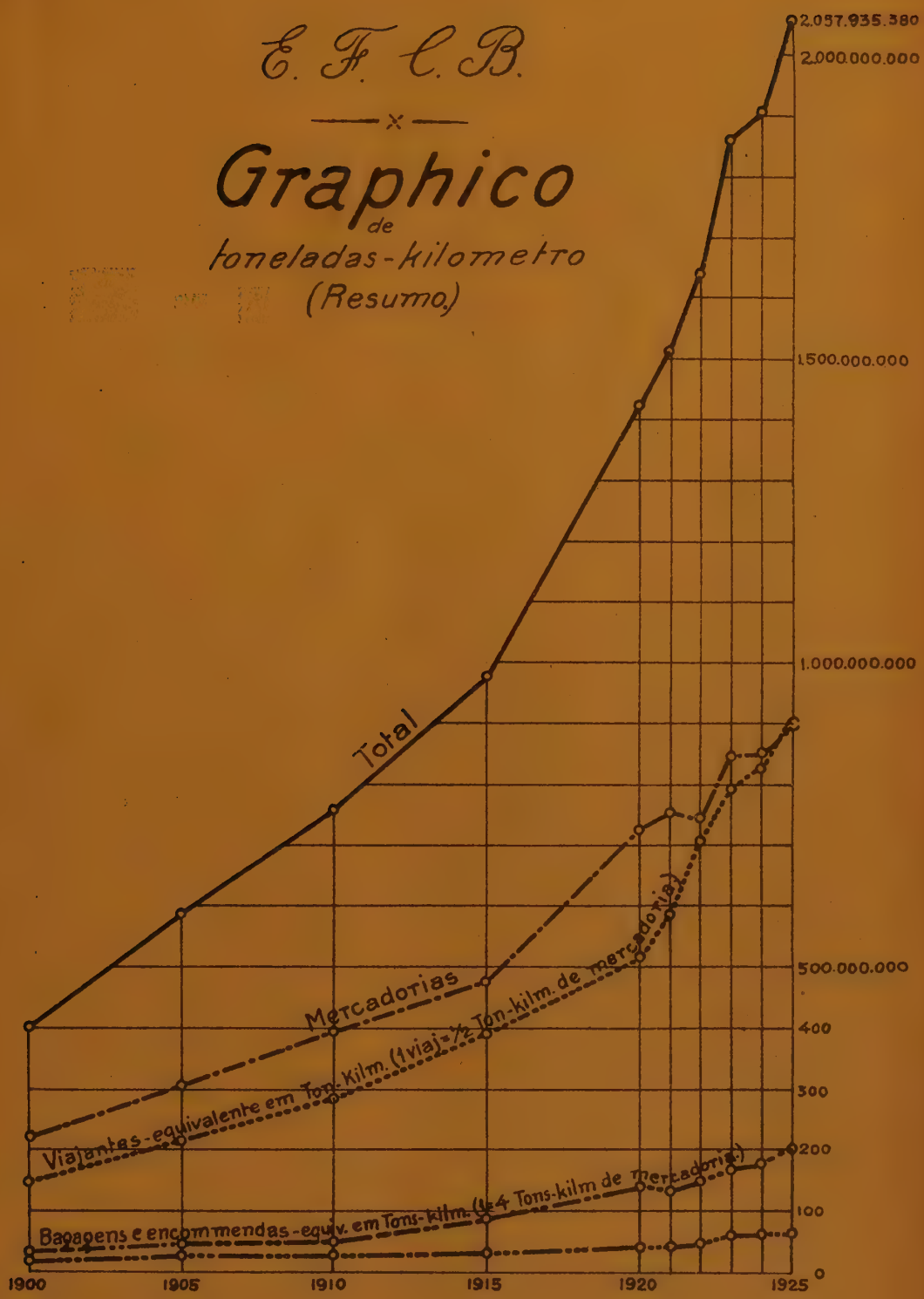


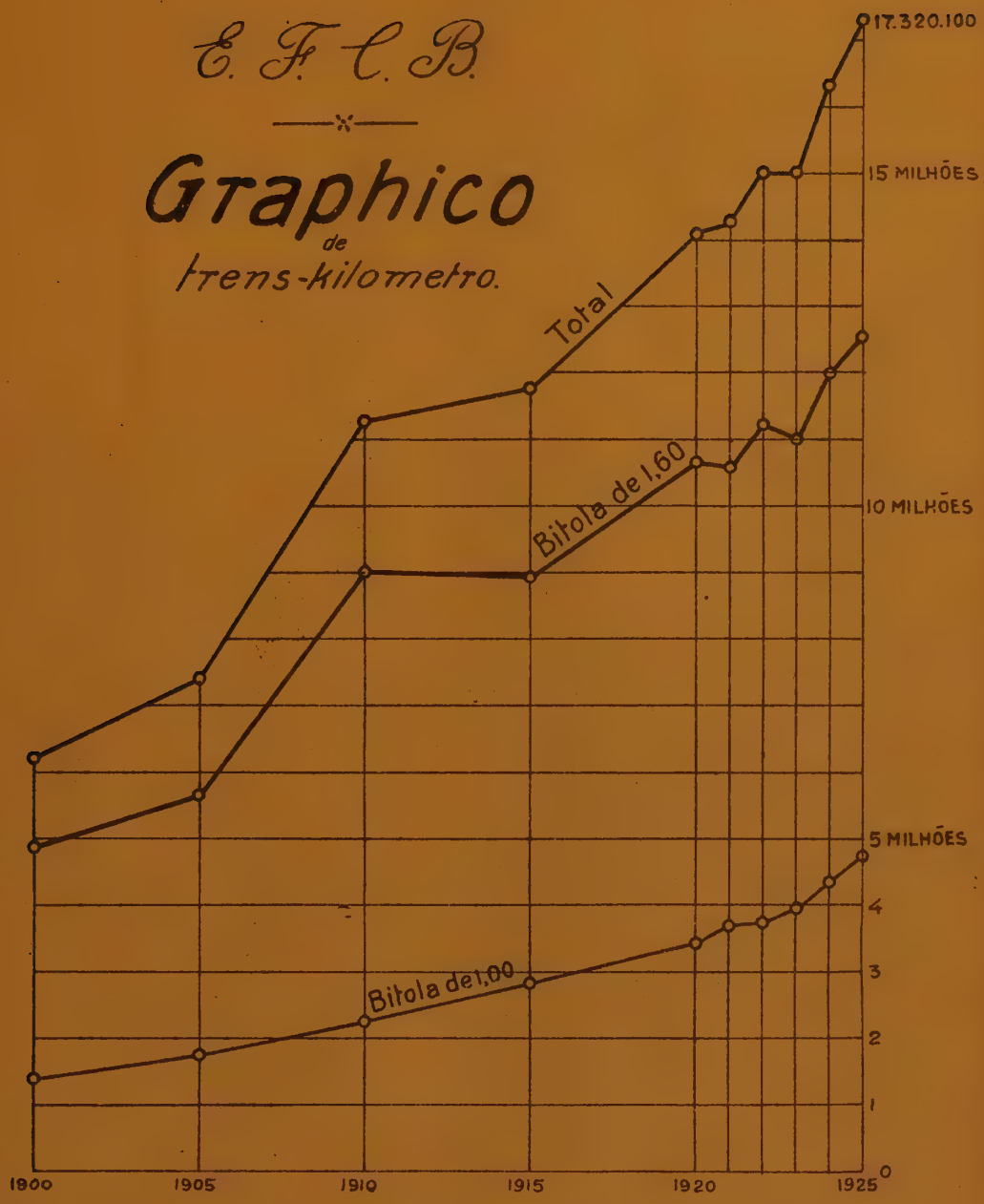
Anno	Bitola	Numero de viajantes— Kilometro	Total	Numero de Trens — Kilometro	Média de toneladas— Kilometro por Trem — Kilometro
1900	1m,00	29.548.7	57.250.876	1.351.564	42,3
	1m,60	254.722.3	43.601.245	4.881.459	70,3
Totaes		284.271.1	00.852.121	6.233.023	64,3
1905	1m,00	26.433.2	49.900.094	1.762.624	28,2
	1m,60	398.158.3	36.465.302	5.635.956	95,1
Totaes		424.591.5	86.365.396	7.398.580	79,2
1910	1m,00	36.370.8	67.816.353	2.251.733	30,1
	1m,60	535.406.0	93.181.871	9.043.592	76,6
Totaes		571.776.9	60.998.224	11.295.325	67,4
1915	1m,00	45.056.5	82.123.369	2.809.748	29,2
	1m,60	735.345.4	93.271.578	8.954.309	99,7
Totaes		780.401.9	75.394.947	11.764.057	82,9
1920	1m,00	87.873.2	36.407.563	3.442.187	36,7
	1m,60	940.724.2	84.293.768	10.660.160	120,4
Totaes		1.028.597.5	20.701.331	14.102.347	100,7
1921	1m,00	107.706.8	61.501.639	3.704.576	36,8
	1m,60	1.067.093.0	49.073.102	10.614.495	127,0
Totaes		1.174.799.8	10.574.741	14.319.071	105,5
1922	1m,00	130.084.0	78.131.983	3.743.223	47,5
	1m,60	1.276.567.2	56.948.639	11.265.534	129,3
Totaes		1.406.651.3	35.080.622	15.008.757	108,9
1923	1m,00	146.896.0	98.030.274	3.961.487	49,9
	1m,60	1.443.820.8	65.623.797	11.087.398	150,2
Totaes		1.590.716.8	63.654.071	15.048.885	123,8
1924	1m,00	152.221.5	03.737.117	4.342.633	46,9
	1m,60	1.509.501.1	00.766.152	11.997.507	141,7
Totaes		1.661.722.7	04.503.269	16.340.140	116,6
1925	1m,00	169.449.0	04.547.510	4.750.963	43,0
	1m,60	1.627.180.3	53.387.870	12.569.137	147,4
Totaes		1.796.629.4	57.935.380	17.320.100	118,8

QUADRO N. 5 - UNIDADES DE TRAFEGO

Anno	Bitola	Numero de viajantes — Kilometro	Equivalencia de viajantes 1 Vk=1.2 Tk de Mercadorias	Bagagens e Encommendas 1 Tk=4 Tk de Merradorias	Animaes	Mercadorias	Total	Numero de Trens — Kilometro	Media de toneladas — Kilometro por Trem — Kilometro
		QUANTIDADE DE TONELADAS -- KILOMETRO							
1900	1m,00	29.548.743	14.774.371	1.938.456	1.435.575	39.102.474	57.250.876	1.351.561	42,4
	1m,60	254.722.376	127.361.188	20.619.536	16.304.996	179.315.525	343.601.246	4.881.459	70,3
Totaes		284.271.119	142.135.559	22.557.992	17.740.571	218.417.999	400.852.121	6.233.023	64,3
1905	1m,00	26.433.255	13.216.628	4.808.116	1.317.961	30.557.389	49.900.094	1.762.624	28,3
	1m,60	398.158.343	199.079.171	39.480.632	22.557.377	276.348.122	536.465.302	5.635.956	95,1
Totaes		424.591.598	212.295.799	44.288.748	23.875.338	305.905.511	586.365.396	7.398.580	79,2
1910	1m,00	36.370.857	18.185.428	1.247.612	1.442.731	43.940.579	67.816.353	2.261.733	30,1
	1m,60	535.406.071	267.703.036	45.717.032	27.000.283	352.761.520	693.181.871	9.043.592	76,6
Totaes		571.776.928	285.888.464	49.964.644	28.443.017	396.702.099	760.998.224	11.295.325	67,4
1915	1m,00	45.056.534	22.528.267	9.086.636	1.341.388	49.167.078	82.123.369	2.809.748	29,2
	1m,60	735.345.421	367.672.710	68.784.380	29.496.522	427.317.966	893.271.578	8.954.309	99,7
Totaes		780.401.955	390.200.977	77.871.016	30.837.910	476.485.044	975.394.947	11.764.057	82,9
1920	1m,00	87.873.284	43.936.642	18.204.184	1.263.470	73.003.267	136.407.563	3.442.187	39,7
	1m,60	940.724.250	470.362.125	121.155.480	38.931.906	653.844.257	1.284.293.768	10.660.160	120,4
Totaes		1.028.597.534	514.298.767	139.359.664	40.195.376	726.847.524	1.420.701.331	14.102.347	100,7
1921	1m,00	107.706.800	53.853.400	18.924.924	2.703.524	86.019.791	161.501.639	3.704.576	36,8
	1m,60	1.067.093.019	533.546.509	112.860.724	37.405.138	665.260.731	1.349.073.102	10.614.495	127,0
Totaes		1.174.799.819	587.399.909	131.785.648	40.108.662	751.280.522	1.510.574.741	14.319.071	105,5
1922	1m,00	130.084.086	65.042.043	23.390.948	2.534.610	87.164.382	178.131.983	3.743.223	47,5
	1m,60	1.276.567.284	638.283.642	125.053.672	38.948.121	654.663.204	1.456.948.639	11.265.534	129,3
Totaes		1.406.651.370	703.325.685	148.444.620	41.482.731	741.827.586	1.635.080.622	15.008.757	108,9
1923	1m,00	146.896.043	73.448.021	26.323.292	6.214.046	92.044.915	198.030.274	3.961.487	49,9
	1m,60	1.443.820.809	721.910.405	138.500.036	53.073.303	752.140.053	1.665.623.797	11.087.398	150,2
Totaes		1.590.716.852	795.358.426	164.823.328	59.287.349	844.184.968	1.863.654.071	15.048.885	123,8
1924	1m,00	[illegible]	76.110.799	28.817.828	2.830.508	95.977.982	203.737.117	4.342.633	46,9
	1m,60	[illegible]	754.750.565	148.899.988	55.568.398	741.547.201	1.700.766.152	11.997.507	141,7
Totaes		[illegible]	830.861.364	177.717.816	58.398.906	837.525.183	1.904.503.269	16.340.140	116,6
1925	1m,00	169.149.094	84.724.547	29.465.316	2.718.693	87.638.954	204.547.510	4.750.963	43,0
	1m,60	1.627.180.399	813.590.199	175.335.808	58.037.997	806.423.866	1.853.387.870	12.569.137	147,4
Totaes		1.796.329.493	898.314.746	204.801.124	60.756.690	894.062.820	2.057.935.380	17.320.100	118,8


E. F. C. B.
Graphico
de
viajantes-kilometro.
1.796.629.493
1.500.000.000
1.000.000.000
500 MILHÕES
400
300
200
100
0
Total
Bitola de 1,60
Bitola de 1,00
1900
1905
1910
1915
1920
1925


E. F. C. B.
Graphico
de
toneladas-kilometro
(Resumo)
2.057.935.380
2.000.000.000
1.500.000.000
1.000.000.000
500.000.000
400
300
200
100
0
Total
Mercadorias
Viajantes-equivalente em Ton.-Kilm. (1 viaj.=½ Ton.-kilm. de mercadoria)
Bagagens e encommendas-equiv. em Tons-kilm. (1=4 Tons-kilm de mercadoria)
1900
1905
1910
1915
1920
1925

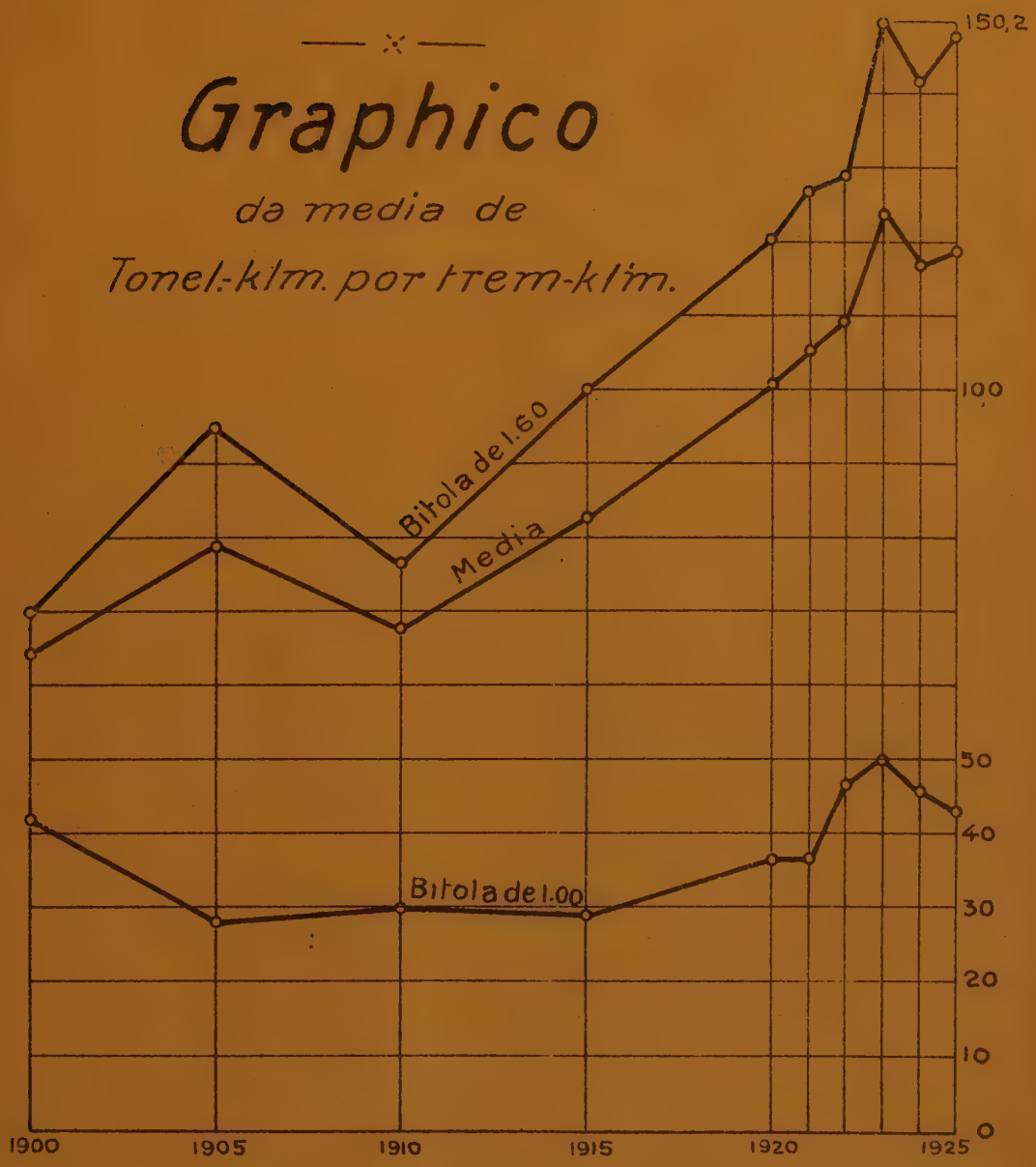

E. F. C. B.
Graphico
de
trens-kilometro.
Total
Bitola de 1,60
Bitola de 1,00
17.320.100
15 MILHÕES
10 MILHÕES
5 MILHÕES
4
3
2
1
0
1900
1905
1910
1915
1920
1925

E. F. C. B.

Graphico

da media de

Tonel.-klm. por trem-klm.



C S A

INDUSTRIAL

Anno	tes	Trens Especiaes	Armazenagem e Multas	Telegrammas	Taxas e percetagens diversas
1900	124$89	———	67:844$265	155:305$980	372:051$502
1905	313$36	———	105:863$715	53:341$460	451:378$689
1910	528$36	———	66:915$987	66:582$494	635:672$455
1915	989$00	———	99:206$000	64:788$000	840:302$000
1920	384$93	116:560$000	310:255$415	97:256$387	901:669$346
1921	143$76	169:078$900	320:532$670	129:014$543	1.898:604$600
1922	704$96	36:922$600	364:846$770	143:661$278	2.402:201$834
1923	346$78	50:067$600	464:896$620	163:774$940	1.525:303$638
1924	730$18	58:813$800	575:077$360	196:175$022	4.806:580$404
1925	303$92	69:760$400	743:435$130	167:562$168	2.779:425$302

USTEIO DOS PRINCIPAES SERVIÇOS

(Inclusive Pessoal, Material e Combustivel)

ombus	fego	Tracção	Officinas	Via Permanente
.590:	9:592$974	6.882:425$793	4.241:543$390	6.615:244$432
.283:	4:976$170	5.884:211$127	4.187:317$138	7.518:226$413
.107:	7:489$692	9.109:031$129	6.373:900$497	8.667:335$412
.428:	5:897$565	17.524:013$687	8.183:429$940	9.612:312$838
.860:	4:224$725	43.767:303$856	15.109:720$421	17.448:892$543
.485:	7:194$501	47.520:940$118	16.647:554$468	22.548:685$292
.440:	1:555$568	35.630:884$926	18.413:706$992	25.190:239$763
.829:	7:436$737	36.495:155$709	23.209:087$722	22.254:898$559
.965:	8:412$997	45.129:910$150	24.551:918$070	24.053:831$329
.350:	4:652$518	43.929:044$029	34.734:496$464	29.100:000$000
	(*)			(*)

proximadamente.

QUADRO N. 6 — RECEITA E DESPESA

RECEITA GERAL

Anno	Renda Industrial	R. ordinaria (de proprios)	Renda Extraordinaria	R. Eventual	Fundo para obrigações ferroviarias	TOTAL
1900	29.532:157$372	65:776$008	14:088$197	211:632$119	———	29.823:653$696
1905	28.487:614$984	60:905$846	7:456$000	85:517$112	———	28.641:492$942
1910	29.361:103$963	55:699$334	500$000	31:263$089	———	29.448:566$386
1915	42.847:350$000	130:047$000	16:804$000	80:321$000	———	43.074:522$000
1920	83.746:559$139	87:361$444	115:008$250	242:998$333	———	84.191:827$166
1921	88.578:606$932	90:490$606	293:701$540	448:006$167	———	89.410:806$245
1922	97.604:221$878	84:677$260	278:090$917	96:356$178	———	98.063:346$233
1923	105.358:157$713	148:070$600	459:349$111	93:656$891	———	106.059:233$315
1924	113.833:609$891	126:913$050	680:344$384	239:558$467	———	114.880:455$792
1925	125.617:671$187	85:367$800	2.167:094$079	99:556$058	7.314:238$625 (*)	135.284:271$849

(*) Cobrado a partir de 24-5-1925.

DETALHE DA RENDA INDUSTRIAL

Anno	Viajantes	Bagagens e Encommendas	Animaes	Mercadorias	Vehiculos	Trens Especiaes	Armazenagem e Multas	Telegrammas	Taxas e percentagens diversas
1900	8.170:424$805	2.255:730$925	828:531$376	17.672:993$409	9:275$020	———	67:844$266	175:305$983	372:051$502
1905	8.978:313$360	2.170:639$530	1.078:276$510	15.641:955$840	6:846$080	———	105:863$715	53:341$460	451:378$689
1910	10.551:628$361	2.236:569$960	1.308:733$559	14.477:814$447	17:285$700	———	66:915$987	64:582$491	635:672$455
1915	15.253:989$000	3.727:563$000	1.997:364$000	20.847:592$000	16:646$000	———	99:206$000	64:788$000	840:302$000
1920	25.502:684$939	6.582:817$247	3.382:888$800	16.282:337$926	———	116:560$000	310:255$415	97:250$887	901:669$346
1921	27.821:143$768	6.818:969$590	3.403:529$524	48.014:733$337	———	169:078$900	320:532$670	129.011$743	1.638:604$000
1922	33.581:704$965	7.707:940$460	4.017:257$529	49.346:686$651	———	36:922$600	364:846$770	143:601$278	2.402:201$834
1923	37.197:846$785	8.808:162$023	4.079:827$300	53.068:288$807	———	50:067$600	461:896$620	167:774$940	1.525:303$638
1924	38.747:730$180	10.103:690$960	3.893:100$600	55.542:646$565	———	58:813$800	575:077$360	196:175$022	4.806:580$404
1925	43.270:303$920	11.046:549$740	3.806:812$205	63.733:822$322	———	69:760$400	743:435$130	167:562$168	2.779:425$302

DESPEZA DE CUSTEIO

Anno	PESSOAL: 1ª Divisão (administração)	2ª Divisão (Trafego)	3ª Divisão (Contabilidade)	4ª Divisão (Locomoção)	5ª Divisão (Via Permanente)	Total do Pessoal	Material	Combustivel	Total do Custeio	Obras Novas, Prolongamentos, acquisições de material rodante por credito especial e frete
1900	395.855$027	7.359:653$357	496.448$346	4.108:602$288	4.772:432$926	17.132.961$944	5.530:200$086	4.590:537$138	27.253:719$168	4.663:657$719
1905	451.491$156	7.706:102$449	506.257$625	4.653:693$865	5.816:973$196	19.135.518$291	9.300:714$560	3.283:667$038	31.722:890$789	3.106:647$300
1910	619:663$023	11.247:289$922	578:623$221	8.223:442$478	7.114:994$181	27.784.013$855	7.577:488$207	4.107:704$226	39.469:205$268	11.623.444$855
1915	1.180:152$130	12.840:945$213	997:805$297	8.920:687$190	7.324:303$758	31.263.893$588	10.269:456$943	14.428:203$557	55.961:564$118	5.735.936$224
1920	1.358:105$048	18.292:160$607	1.345.310$565	17.641:500$146	10.902:858$176	49.540.161$507	16.255:988$131	28.860:471$443	94.663:924$81	15.935.489$261
1921	1.579.768$241	20.016:206$325	1.388.218$068	18.036:302$307	13.416:404$726	53.935.897$666	15.236:166$916	44.486:026$196	114.757:090$678	22.876.091$948
1922	1.667.592$402	24.550:492$767	1.728.888$906	22.012:494$187	15.770:607$944	65.730.276$206	15.822:926$338	28.440:164$464	109.903:466$008	18.227:901$465
1923	1.592:118$340	24.833:419$993	1.927:222$812	21.279:157$954	11.149:490$452	60.781.448$181	12.870:396$239	34.829:911$640	111.481:756$266	16.228:663$384
1924	1.730.889$821	29.158:609$335	2.097:729$834	25.638:553$731	17.197:777$478	75.824.160$199	27.868:519$761	37.365:640$931	141.657:620$891	22.298:806$367
1925	1.852:489$918	31.823.213$615	2.105:587$397	27.862:640$834	19.549:212$850	83.193.144$624	26.601:794$611	35.360:776$283	145.145:715$518	46.383:841$684

CUSTEIO DOS PRINCIPAES SERVIÇOS

(Inclusive Pessoal, Material e Combustivel)

Anno	Trafego	Tracção	Officinas	Via Permanente
1900	8.550:592$974	6.882:426$793	4.241.543$390	6.615:244$432
1905	9.204.976$170	5.884:211$127	4.187:317$138	7.518:326$413
1910	12.652.489$692	9.109:031$129	6.373:900$497	8.667:335$412
1915	17.065:897$505	17.524:013$687	8.183:429$940	9.612:312$838
1920	23.395:224$725	43.767:303$856	15.109.720$421	17.448:902$643
1921	24.717:194$501	47.520:940$118	16.647:554$465	22.548.695$202
1922	29.137:555$568	35.630:884$926	18.413.706$992	25.190.239$762
1923	32.057:436$737	36.495:155$709	23.209:087$722	22.254.895$459
1924	34.634.412$997	45.129:910$150	24.551:913$070	24.073.861$329
1925	34.590:052$518 (*)	43.929:044$029	34.734:496$464	29.100:000$000 (*)

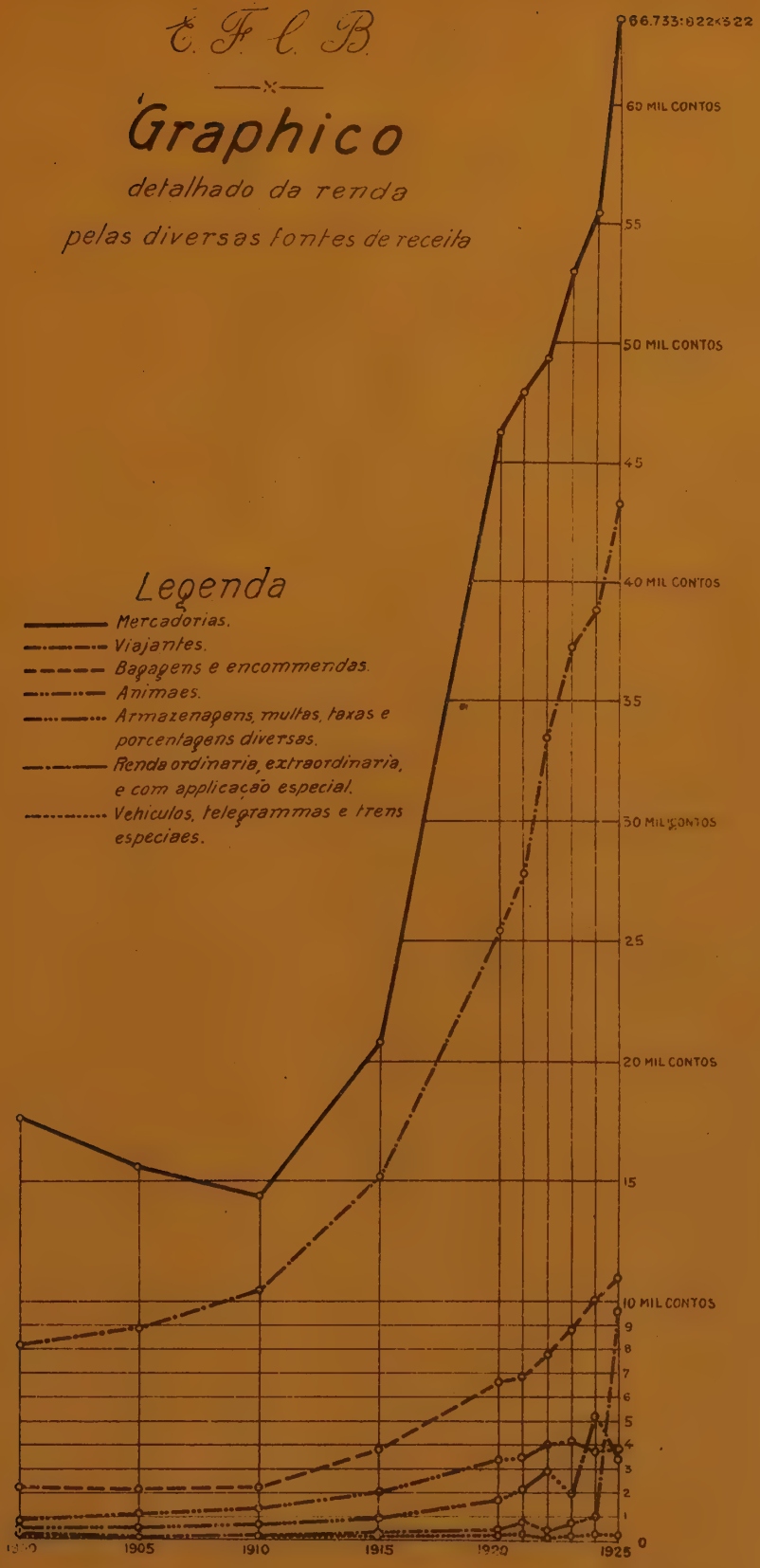
(*) Approximadamente

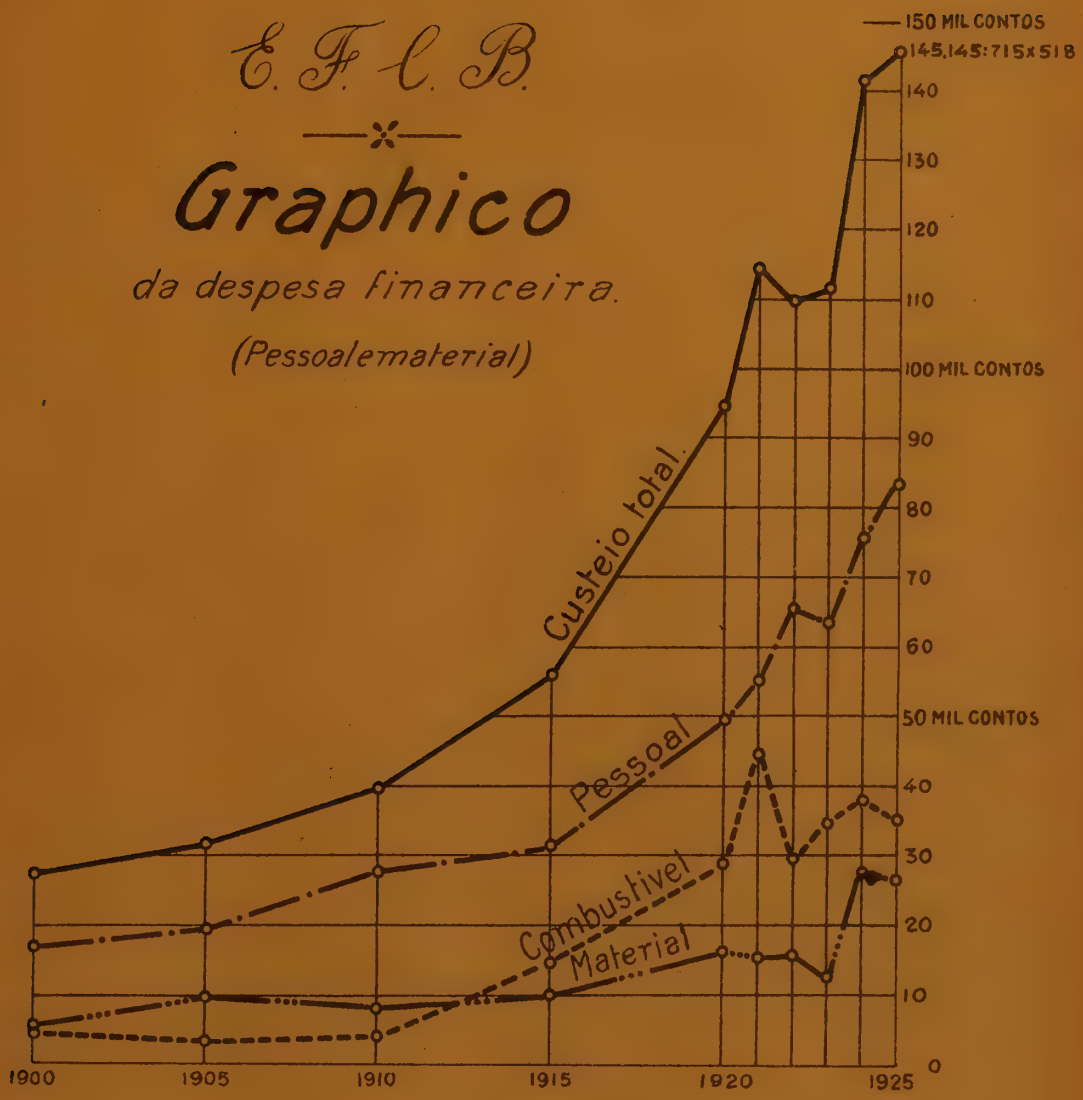
E. F. C. B.

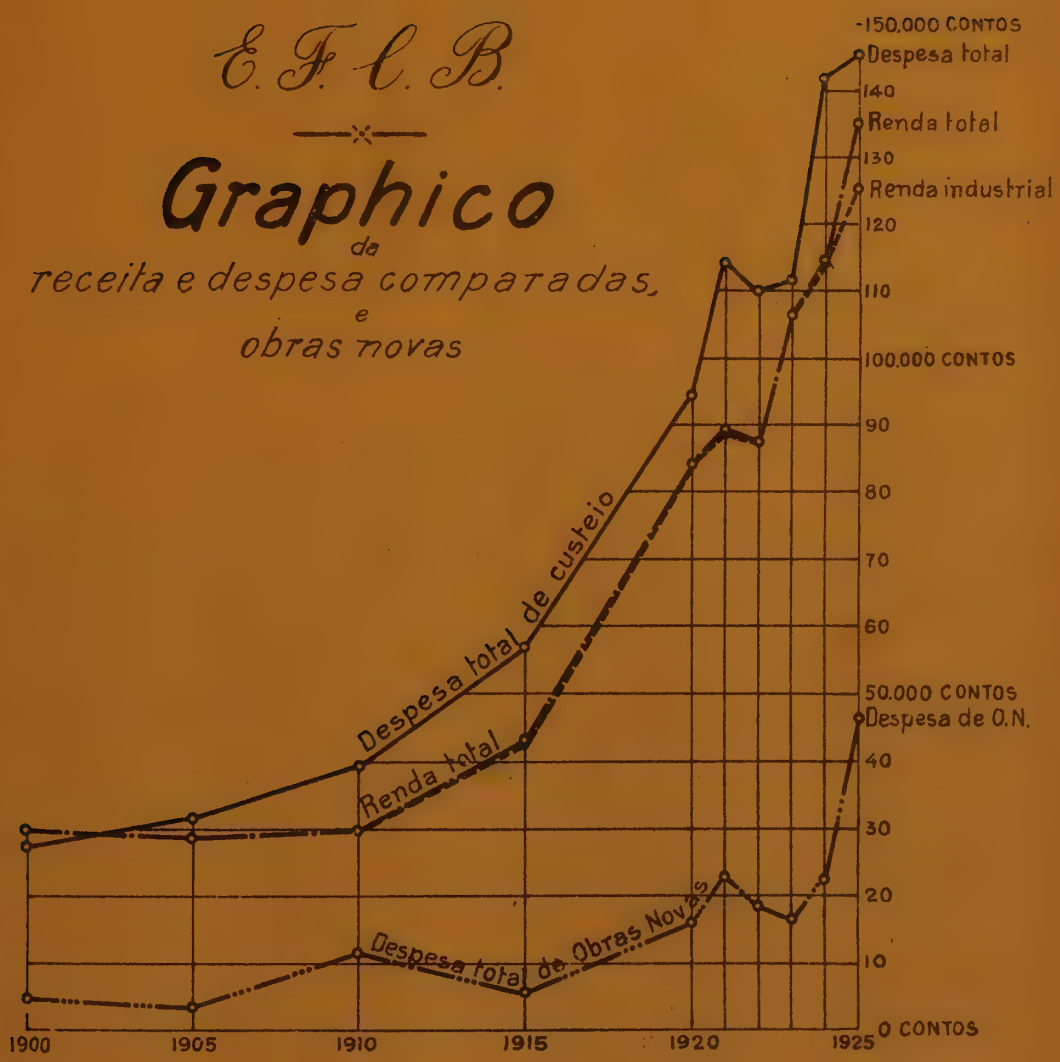
Graphico

detalhado da renda

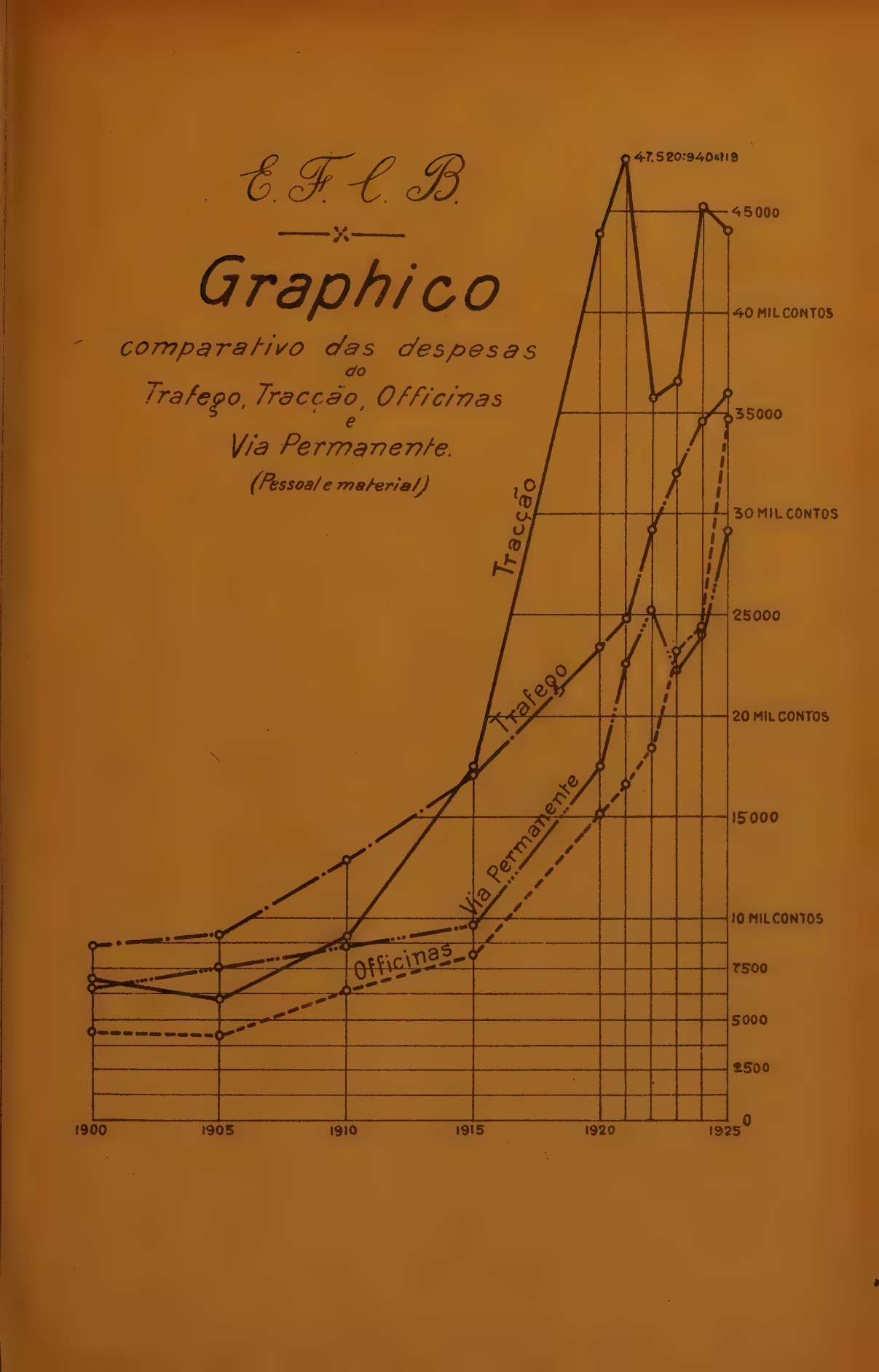
pelas diversas fontes de receita




E. F. C. B.
Graphico
da despesa financeira.
(Pessoalematerial)
150 MIL CONTOS
145,145:715x518
140
130
120
110
100 MIL CONTOS
90
80
70
60
50 MIL CONTOS
40
30
20
10
0
Custeio total.
Pessoal
Combustivel
Material
1900
1905
1910
1915
1920
1925



NOTA.-Na renda total está incluido o fundo para obrigações ferro-viarias cobrado a partir de Maio de 1925.


E. F. C. B.
Graphico
comparativo das despesas
do
Trafego, Tracção, Officinas
e
Via Permanente.
(Pessoal e material)
47.520:940$118
45000
40 MIL CONTOS
35000
30 MIL CONTOS
25000
20 MIL CONTOS
15000
10 MIL CONTOS
7500
5000
2500
0
1900
1905
1910
1915
1920
1925
Tracção
Trafego
Via Permanente
Officinas

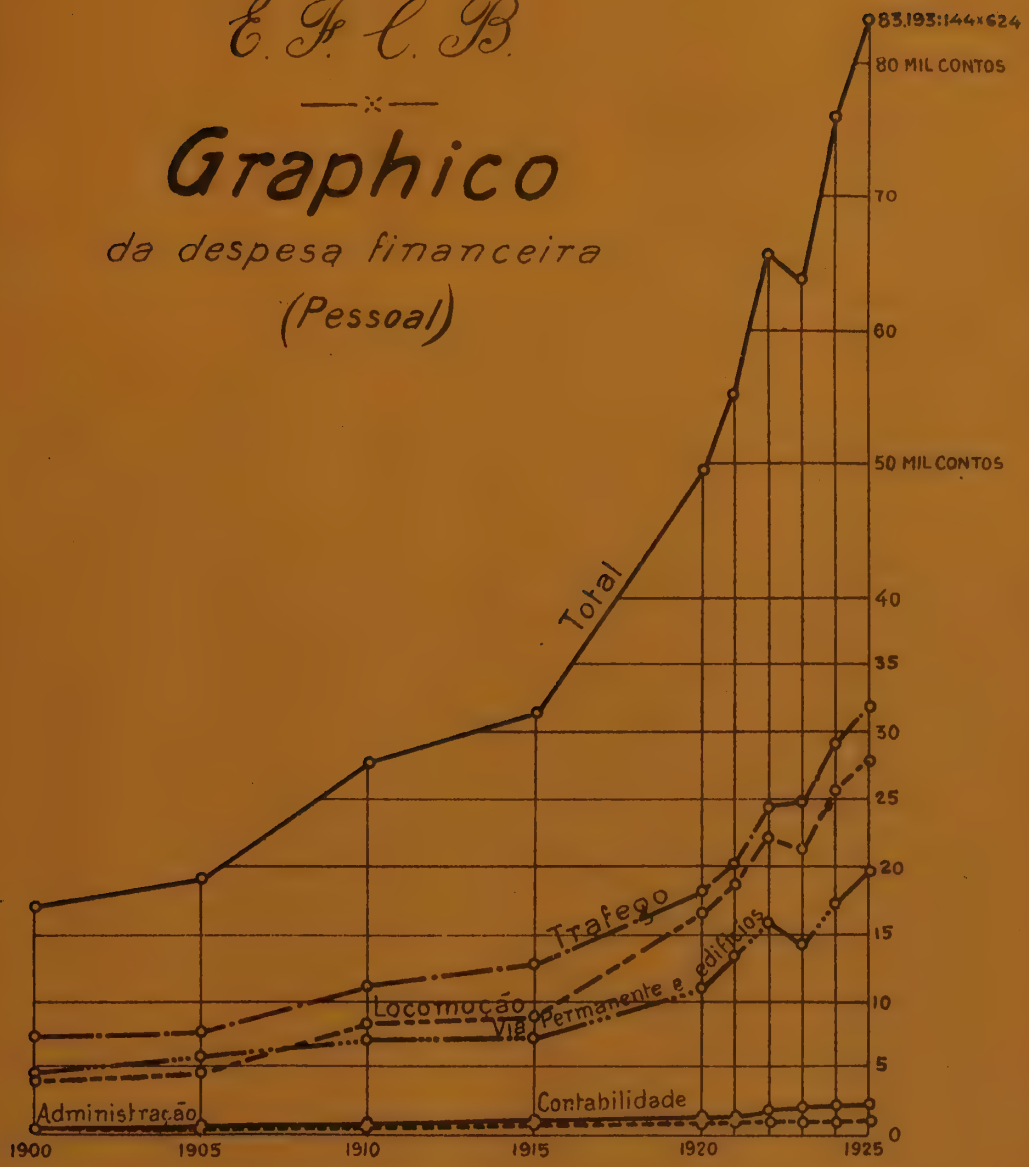
E. F. C. B.

—×—

Graphico

da despesa financeira

(Pessoal)



QUADRO N. 7 — MÉDIAS DE RECEITA E DESPESA (**) REFERENTES ÁS UNIDADES DE TRAFEGO

Anno	Por tonelada -- Kilometro (em réis)					Por trem -- Kilometro				
	Renda industrial (*)	DESPESA DE CUSTEIO				Renda industrial	DESPESA DE CUSTEIO			
		Pessoal	Material	Combustivel	Total		Pessoal	Material	Combustivel	Total
1900	73,6	42,7	13,8	11,5	68,0	4$736	2$748	$887	$737	4$372
1905	48,6	32,6	15,9	5,6	54,1	3$851	2$658	1$257	$444	4$287
1910	38,6	36,5	10,0	5,4	51,9	2$599	2$459	$671	$364	3$494
1915	43,9	32,1	10,5	14,8	57,4	3$642	2$586	$872	1$227	4$757
1920	58,9	34,8	11,5	20,3	66,6	5$938	3$513	1$152	2$046	6$711
1921	59,7	36,4	10,1	29,4	75,9	6$186	3$844	1$064	3$106	8$014
1922	58,6	40,1	9,7	17,4	67,2	6$503	4$373	1$054	1$894	7$321
1923	56,5	34,2	6,9	18,7	59,8	7$001	4$238	$855	2$314	7$407
1924	59,7	39,8	14,6	19,9	74,3	6$966	4$641	1$705	2$323	8$669
1925	61,0	40,4	12,9	17,1	70,4	7$203	4$803	1$536	2$041	8$380

(*) Na renda industrial não se computam as arrecadações para fins especiaes, como sejam os 10 % cobrados sobre as tarifas para fundo de garantia das obrigações ferroviarias.
(**) A despesa é a despesa financeira.

E. F. C. B.

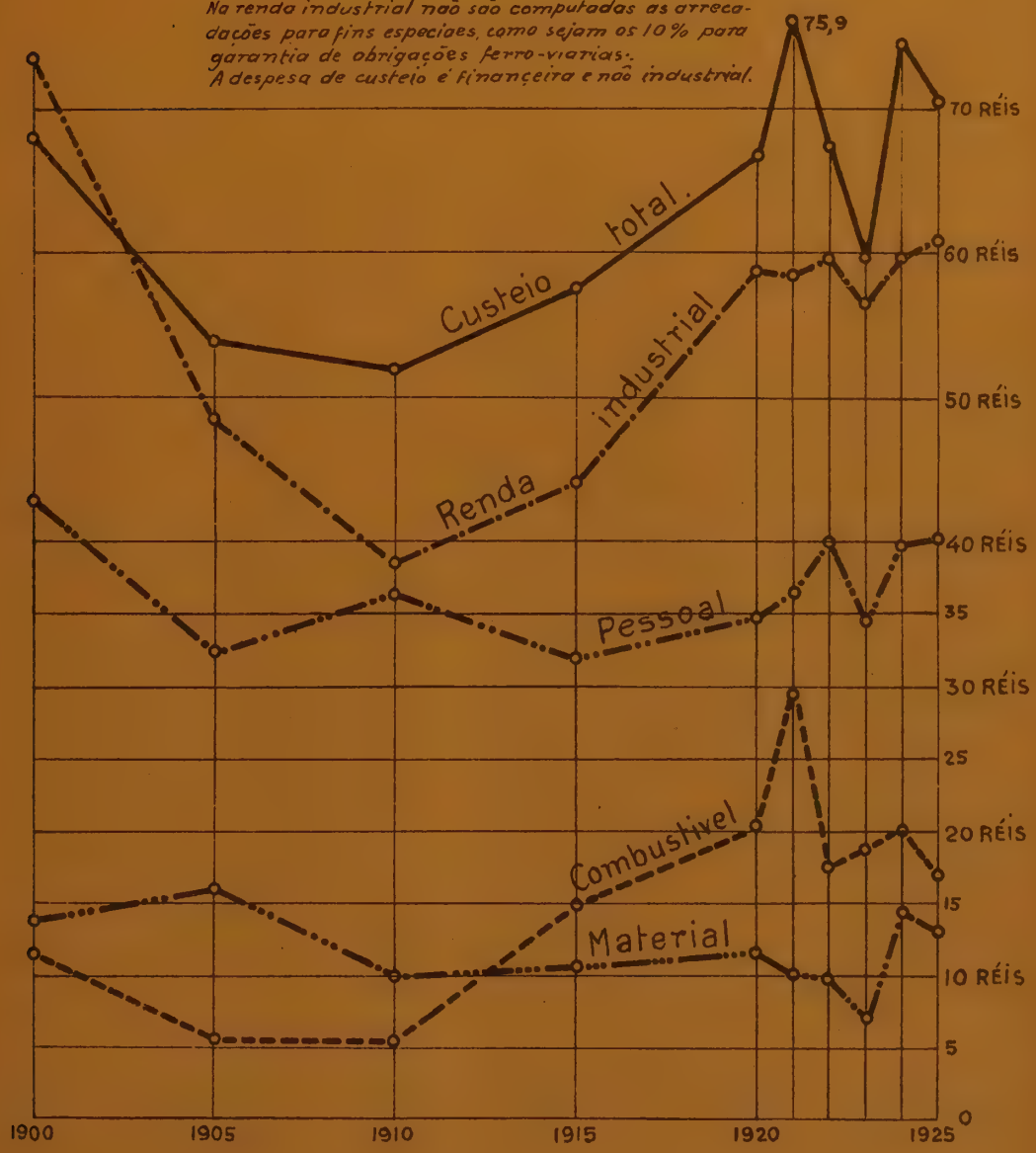
Graphico

da

media da renda industrial e da despesa de custeio

por

tonelada-kilometro



E. F. C. B.

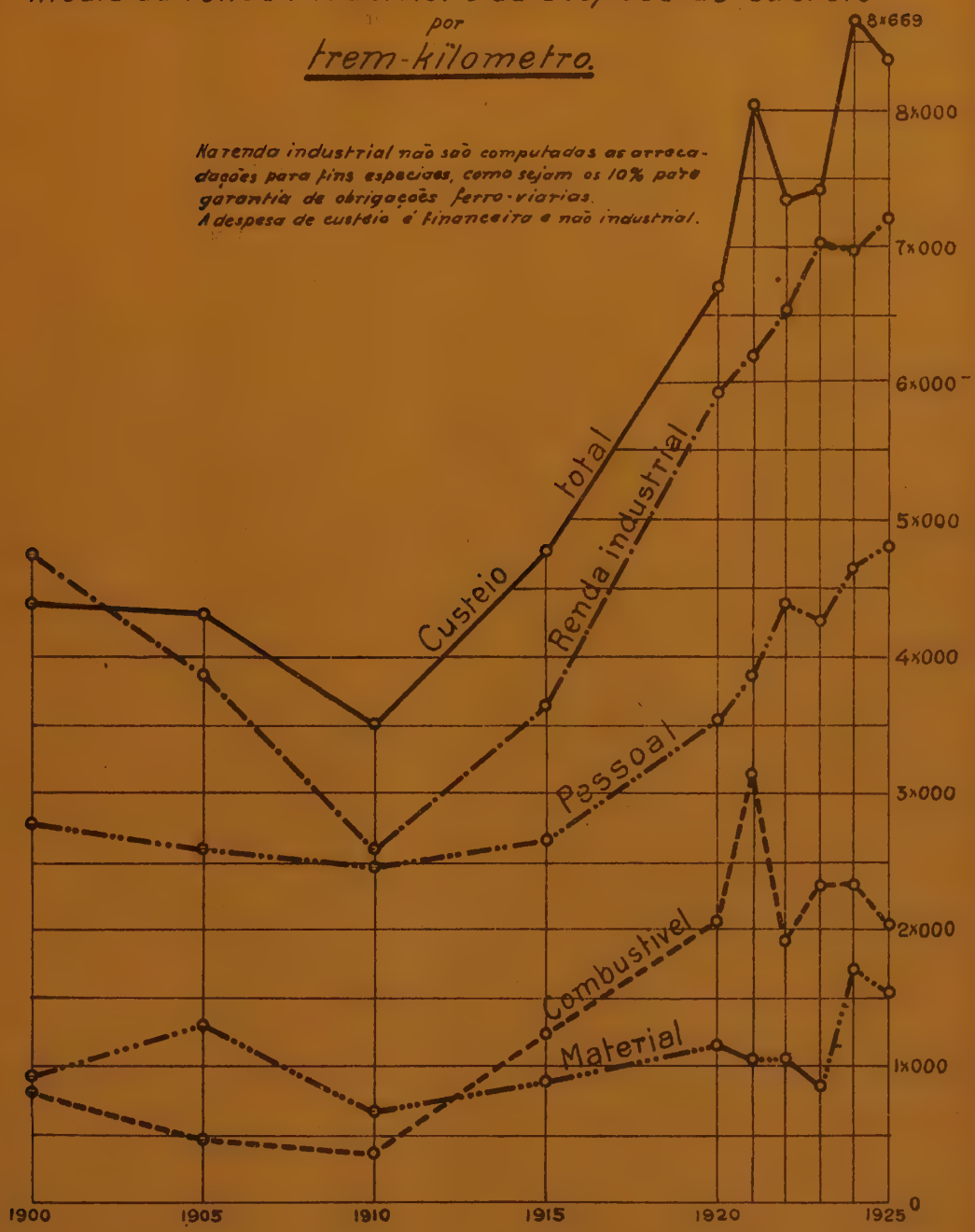
Graphico

da

media da renda industrial e da despesa de custeio

por

trem-kilometro.



CONTADORIA CENTRAL FERROVIARIA

A creação deste instituto que vem preenchendo plenamente os seus fins, foi autorizada pelo artigo 219, da lei n. 4.793, de 7 de janeiro de 1924, que dispõe:

> "Art. 219. — Para execução do artigo 137, do decreto n. 15.673, de 7 de setembro de 1922, é o Governo autorizado a crear a Contadoria Central Ferro-viaria, com o encargo de liquidar as contas dos transportes em trafego mutuo das estradas de ferro de propriedade da União ou por esta fiscalizadas, entre si ou com outras e representar aquellas perante a Contadoria Central de S. Paulo;
>
> Paragrapho 1°. — A Contadoria Central Ferro-viaria será custeada pelas estradas em trafego mutuo, na proporção da importancia total dos respectivos transportes.
>
> Paragrapho 2°. — O pessoal necessario aos serviços da Contadoria Central Ferro-viaria será fornecido pelas proprias estradas a ella filiadas, salvo as excepções que forem estabelecidas no regulamento, sendo que o chefe será de livre escolha das estradas em trafego mutuo.
>
> Paragrapho 3°. — Junto á Contadoria Central Ferro-viaria e sob a presidencia do seu chefe, funccionará uma "Commissão de Tarifas" composta de um representante de cada estrada de ferro, com a missão principal de estudar as questões relativas aos regulamentos de transportes e tarifas ferroviarios.
>
> Paragrapho 4°. — O Ministerio da Viação e Obras Publicas baixará instrucções para o serviço da Contadoria Central, ouvidas as administrações das estradas interessadas.
>
> Paragrapho 5°. — Para occorrer á quota do custeio que couber ás estradas de ferro da União, fica o Governo autorizado a abrir os necessarios creditos".

Baseado nesta autorização o Governo baixou o Decreto numero 16.511, de 25 de junho de 1924, pelo qual foi creada a Contadoria e approvado o seu Regulamento (publicado no Diario Official de 27 de junho de 1924).

Em virtude do artigo 17 do citado Regulamento ficaram fazendo parte da Contadoria Central desde o seu inicio: A Inspectoria de Estradas e as estradas de ferro Central do Brasil, Leopoldina, Rêde Sul Mineira, Oeste de Minas, Victoria e Minas, Therezopolis, Maricá e Paracatú, permittindo-se a filiação de qualquer outra estrada ao mesmo instituto.

Por portaria de 28 de fevereiro de 1925 foram approvadas as instrucções relativas ao funccionamento da Contadoria, mandadas organizar em virtude do artigo 7° do Regulamento.

Por portarias de 25 de março de 1925 foram approvados não só o novo *Regulamento Geral dos Transportes para as Estradas de Ferro* como *a Classificação Geral das Mercadorias,* ambos previstos no artigo 5° do Regulamento approvado pelo decreto n. 16.511, que estatue: "devendo as estradas filiadas á mesma Contadoria reger-se obrigatoriamente pelo Regulamento Geral de Transportes e Pauta ou classificação geral que forem adoptados mediante approvação" (refere-se á approvação do Governo).

A Commissão de Tarifas iniciou as suas reuniões no dia 29 de abril de 1925, tendo realizado durante o anno 17 sessões, nas quaes foram estudados os assumptos que em virtude da Lei lhe são affectos.

Escolhido pelos representantes das estradas filiadas, exerce, com grande competencia, o cargo de Inspector da Contadoria, o engenheiro Feliciano de Souza Aguiar, Contador effectivo da Central do Brasil.

A RECEITA EM 1925

A receita do Trafego ou industrial attingiu a importancia de 125.617:671$187 contra a de rs. 113.833:609$891 verificada em 1924, resultando o augmento de rs. 11.784:061$296, correspondente a 10,35%.

O total indicado se discrimina pelas rubricas seguintes:

1 — Passageiros	43.270:303$920	ou	34,44 %
2 — Bagagens	3:953$700	"	0,03 %
3 — Encommendas	11.042:596$040	"	8,79 %
4 — Animaes	3.806:812$205	"	3,03 %
5 — Mercadorias	63.733:822$322	"	50,73 %
6 — Telegrammas	167:562$168	"	0,13 %
7 — Armazenagens	740:044$430	"	0,58 %
8 — Multas	3:390$700		0,02 %
9 — Rendas Diversas	1.975:957$967	"	1,57 %
10 — Rendas Accessorias	873:227$735	"	0,68 %
	125.617:671$187		100,00 %

O augmento total da receita se distribue por todas as rubricas seguintes:

	1924	1925	Augmento	Diminuição
1 Passageiros	38.747:730$180	43.270:303$920	4.522:573$740	
2 Bagagens	2:915$900	3:953$700	1:037$800	
3 Encommendas	10.100:675$060	11.042:596$040	941:920$980	
4 Animaes	3.803:106$600	3.806:812$205	3:705$605	
5 Mercadorias	55.542:546$565	63.733:822$322	8.191:275$757	
6 Telegrammas	196:175$022	167:562$168		28:612$854
7 Armazenagens	567:755$660	740:044$430	172:288$770	
8 Multas	7:310$700	3:390$700		3:920$000
9 Rendas Div.	4.198:917$851	1.975:957$967		2.222:959$884
10 Rendas Access.	666:476$353	873:227$735	206:751$382	
	113.833:609$891	125.617:671$187	14.039:554$034	2.255:492$738
Augmento liquido				11.784:061$296
		Total Rs.	14.039:554$034	14.039:554$034

Além da referida receita industrial, a Estrada arrecadou as seguintes rendas:

Renda dos Proprios	85:367$800
Renda Extraordinaria	2.167:094$079
Renda Eventual	99:855$058
Fundo p|Obr. Ferroviarias	7.314:283$725
	9.666:600$662

Desse modo a receita total da Estrada em 1925 foi:

Renda Industrial	125.617:671$187	
Outras Rendas	9.666:600$662	135.284:271$849

A DESPESA EM 1925

A despeza com o pessoal no exercicio de 1925 foi a seguinte:

a) PESSOAL TITULADO

1ª.	Divisão	802:466$041
2ª.	"	11.398:923$237
3ª.	"	1.317:374$847
4ª.	"	4.234:533$595
5ª.	"	3.442:589$330
	Total Rs.	12.195:887$050

A verba votada pelo Congresso Nacional foi de . . . . . 21.840:160$000 deixando o saldo de rs. 644:272$950, o qual é assim discriminado:

1ª.	Divisão	29:313$959
2ª.	"	219:256$763
3ª.	"	89:825$153
4ª.	"	191:666$405
5ª.	"	114:210$670
	Total Rs.	644:272$950

b) PESSOAL JORNALEIRO

A verba votada pelo Congresso Nacional foi de 34.600:000$, tendo havido o saldo de réis 45:990$918, que foi no devido tempo recolhido ao Thesouro Nacional. Houve necessidade de um credito supplementar de 5.280:244$222 pedido ao Congresso Nacional com a mensagem de 9 de Dezembro de 1925.

A totalidade da despesa com o pessoal foi a seguinte:

1 — Pessoal titulado	21.195:887$050	
2 — Pessoal jornaleiro, inclusive domingos e feriados	34.554:009$082	
3 — Abonos por accidentes, substituições, diarias, serv- ext., etc.	581:040$983	56.330:937$115

4 — Augmento provisorio de venc. e salarios:		
a) Pessoal titulado . . .	5.975:017$006	
b) Pessoal jornaleiro . .	15.480:796$281	21.455:813$287
5 — Pessoal addido		126:150$000
6 — Artigo 21 da Lei 4.911 de 12|1|925		5.280:244$222
7 — Exercicios findos		999:721$237
Total Rs.	. . . .	84.192:865$861

No total acima acha-se incluida a parcella de 1.003:189$939, importancia despendida com as licenças concedidas:

1 — Ao pessoal titulado . . .	395:035$115	
1 — Ao pessoal jornaleiro .	608:154$824	1.003:189$939
Esta mesma rubrica, em 1924, importou em . . .		967:819$163
e em 1923 attingiu a cifra de		739:143$902

DESPESA com o combustivel e lubrificantes adquiridos em 1925:

COMBUSTIVEL

	$	
Carvão Cardiff		
Idem Americano 364.856.400 kilos a 63$144, 65 por tonelada	22.675:913$167	
Idem Nacional 2.500 Tns. a 67$261, 82	1.681:545$542	
Idem Coke 1.200 Tons. a 252$000	302:400$000	
Idem de Forja 1.100 Tns. a 162$000	178:200$000	
Briquetagem 5.000 Tns. a 25$000	125:000$000	
Lignito 4.633.325 Kls. a réis 32$544,20 p|ton.	150:787$888	
Lenha 154.000 — M3 a réis 8$998,701	1.385:800$000	
Oleo combustivel 45.000 Tons. a 124$468,837	6.411:097$674	
Despesa no Cáes do Porto . .	7:829$000	32.918:573$271

LUBRIFICANTES

Oleo para carros 943.263 — Lts. a 587$366	554:041$070	
" " cylindro 787.813 Ls. a 770$476 . .	606:995$427	
" " machinas 755.289 Ls. a 666$438 . .	503:353$717	
Estopa 309.767 Ks. a 2$333 por kilo	722:813$985	
Graxa 29.400 ks.	44:998$813	2.432:203$012
Total Geral Rs. . .		35.350:776$283

Nota:

No total acima acha-se considerada a importancia de réis 12.915:142$140 de carvão recebido no anno findo pago neste exercicio, pelo credito do Decreto n. 16.713 de 23 de Dezembro de 1924, aberto como reforço á Sub-Consignação n. 5 da verba 6ª do orçamento do exercico de 1924.

RECAPITULAÇÃO DA DESPESA

Pessoal		84.192:865$861
Material de consumo	18.073:645$707	
" permanente	5.408:322$650	
" rodante	1.667:284$749	
" despesas diversas .	1.743:210$340	26.892:463$446

Combustivel, lubrificantes e estopa, etc.:

Combustivel	32.918:573$271	
Lubrificantes	2.432:203$012	35.350:776$283
Quota da Contadoria Ferroviaria		212:000$000
Despesas do Exercicio Findo		1.851:693$682
Despesa paga em 1925		148.499:799$272
Deduzindo:		
Reparação da linha damnificada em 1922,		
Pessoal	999:721$237	
Material	502:668$835	
Exercicios findos	1.851:693$682	3.354:083$754
Total da despesa relativa a serviços de 1925		145.145:715$518

DEMONSTRAÇÃO RESUMIDA DOS CREDITOS E DESPESAS EM 1925

(Organisada pela Sub Contadoria Seccional da Republica)

Custeio

MINISTERIO DA VIAÇÃO

VERBA 6ª

Pessoal	Credito	Despesa	Saldo
1ª Divisão	831:780$000	802:466$041	29:313$959
2ª "	11.618:180$000	11.398:923$237	219:256$763
3ª "	1.407:200$000	1.317:374$847	89:825$153
4ª "	4.426:200$000	4.234:533$595	191:666$405
5a "	3.556:800$000	3.442:589$330	114:210$670
Jornaleiros das 5 Div.	34.600:000$000	34.554:009$082	45:990$918
Despesas extraordinarias . . .	600:000$000	581:040$983	18:959$017
	57.040:160$000	56.330:937$115	709:222$885
MATERIAL			
Material permanente	8.100:000$000	7.075:607$399	1.024:392$601
Material de consumo	52.000:000$000	50.921:753$155	1.078:246$845
Diversas despesas	2.172:000$000	1.955:210$340	216:789$660
	62.272:000$000	59.952:570$894	2.319:429$106
TOTAL DA VERBA 6ª	119.312:160$000	116:283:508$009	3.028:651$991
VERBA 23ª			
PESSOAL ADDIDO	130:250$000	126:150$000	4:100$000
CREDITOS ADDICIONAES			
Custeio			
Exercicios findos	1.851:693$682	1.851:693$682	$
Augmento provisorio			
Titulados e jornaleiros	21.513:950$790	21.455:813$287	58:137$503
Decreto 16.909 de 20-5-25			
Reclamações de 1923	19:628$515	2:741$520	16:886$995
Decretos 16.939 de 10-6-25			
Reparação da via permanente damnificadas pelas aguas	2.500:000$000	1.499:648$552	1.000:351$448
Creditos para o custeio	25.885:272$987	24.809:897$041	1.075:375$946
DESPESAS AUTORISADAS			
Art. 21 da Lei 4911 de 12-1-25			
Credito supplementar			
Pessoal e material	7.280:244$222	7.280:244$222	$

Obras Novas

CREDITOS ADDICIONAES			
Augmento provisorio			
Pago ao pessoal da 6ª Divisão	104:522$118	104:522$118	$
Decreto 16.610 de 24-9-924			
Pessoal e material	3.187:279$301	2.742:081$984	445:197$317
Decreto 16.682 de 26-11-924			
Pessoal e material	2.051:895$765	1.659:633$583	392:262$182
Decreto 16.327 de 23-1-924			
Pessoal	117:919$852	116:055$281	1:864$571
Deccreto 16.510 de 25-6-924			
Material (Acquisição de material fixo e rodante 40.000 contos)	15.869:859$620	15.869:859$620	$
	21.331:476$656	20.492:152$586	839:324$070
Decreto 16.842 de 24-3-925			
VERBA 24			
N. 1 — Pessoal e material.	10.534:098$259	10.530:653$627	3:444$63[illegible]
N. 2 — Pessoal e material.	9.885:480$773	9.788:146$881	97:333$892
Decreto 17.014 de 22-6-925			
VERBA 24			
N. 2 — Material	605:167$934	605:167$934	$
	21.024:746$966	20.923:968$442	100:778$524
Lei 4.793 de 7-1-924			
(Art. 201-XVIII-n. 2) Material rodante e de tracção pago em fretes ..	4.967:720$556	4.967:720$556	$
Total geral de obras novas .	47.323:944$178	46.383:841$584	940:102$594

COMBUSTIVEL

CARVÃO ESTRANGEIRO: — O fornecimento de carvão estrangeiro continuou a ser feito com a necessaria regularidade pela Companhia Navegação Lloyd Brasileiro, em virtude do accôrdo realizado em 1923, pelo qual a referida empreza passou a agir no mercado desse combustivel como compradora para o Governo.

DESCARGA DE CARVÃO: — Attingindo a cerca de 1.100 toneladas diarias o nosso consumo de carvão, tive opportunidade de propôr as providencias demonstrando a V. Ex. a difficuldade e prejuizo que nos causa a falta de uma installação apropriada para a descarga e armazenamento de carvão no cáes do porto do

Rio de Janeiro. Sem ella somos obrigados a effectuar a descarga directa dos vapores para os vagões, descarga, que, além de ser feita com guindastes improprios, de pequeno rendimento, obriganos a ter sempre no cáes a tempo e hora os vagões necessarios, o que só se pode conseguir com prejuizo da bôa utilização do material rodante.

CARVÃO NACIONAL: — O fornecimento do carvão lavado de Santa Catharina, embora satisfactorio quanto ao producto apresentado, ainda foi realizado em quantidade muito insufficiente (25.000 toneladas) para o numero de machinas de que dispomos em condições de utilizar este combustivel, e que, por isso estão queimando carvão estrangeiro. Urge pois melhorar as condições de transporte das minas para o porto do Rio de Janeiro.

LIGNITO: — Em virtude do contracto celebrado entre a Companhia Norte Paulista de Combustivel e os Ministerios da Viação e Agricultura, continuamos a receber o lignito de Caçapava.

A queima *in natura* d'este combustivel ,embora misturado em pequena porcentagem com o carvão estrangeiro, não tem approvado.

Nas locomotivas de carvão pulverizado a queima seria possivel, porém, dado o elevado gráo hygrometrico do lignito, a sua applicação exigiria seccadores especiaes. Nos nossos seccadores de carvão ser-se-ia forçado a repetir a operação para conseguir o resultado necessario, o que prejudicaria o rendimento da uzina de pulverização.

Fizemos experiencias de queima do lignito em briquettes, obtendo resultado com os briquettes mixtos de 40 % de lignito e 60 % de moinha de carvão estrangeiro. A companhia exploradora das minas de Caçapava cogita presentemente da montagem de uma uzina de briquettes.

OLEO COMBUSTIVEL: — Para o abastecimento das locomotivas a oleo combustivel que empregamos nos trens de suburbio e pequeno percurso, a companhia Anglo Mexican terminou o assentamento de uma nova canalização do seu reservatorio, no morro do Pinto, para a estação D. Pedro II, dispensando as machinas dos suburbios da ida a São Diogo para o effeito de abastecimento.

LENHA: — Sómente na 3ª Secção de tracção (além de Bello Horizonte) ainda é usada a lenha em algumas locomotivas. Durante o longo periodo da guerra e o da normalização dos trabalhos nas minas de carvão e transportes maritimo, foram derrubadas as mattas marginaes da Estrada e a entrega da lenha á margem

das linhas tornou-se muito onerosa, agravando os inconvenientes que já tornavam um combustivel caro e que foram assignalados no relatorio de 1920, onde o então Director dizia: *"Cumpre salientar que o serviço de recebimento e supprimento de lenha ás locomotivas e depositos importa no afastamento do serviço do trafego de consideravel parte do material de tracção e de transporte da Estrada, immenso inconveniente do qual póde resultar atrazo no transporte de mercadorias. A differença entre o serviço de supprimento de carvão e de lenha é muito notavel, por isso que o carvão contido e num vagão de 45 toneladas equivale a 360 metros cubicos de lenha de bôa qualidade, que exigem para ser transportados cerca de 15 vagões".*

PREÇOS MEDIOS DO COMBUSTIVEL

(Quadro organizado pela Sub-contadoria Seccional da Republica)

ANNOS	Carvão Cardiff Ton.	Carvão Americ. Ton.	Carvão do Cabo Ton.	Carvão Nacional Ton.	Oleo combust. Ton.	Lenha M.3	Briquettagem Ton.
1913	29$417	26$170	$	$	80$000	3$714	$
1914	33$100	25$578	$	$	63$583	3$571	$
1915	54$033	52$436	$	$	47$475	3$897	$
1916	76$791	92$355	$	81$724	84$931	3$496	$
1917	141$000	137$094	$	114$488	106$366	4$879	$
1918	113$326	123$906	$	111$445	107$029	6$982	25$000
1919	121$457	119$112	100$000	$	98$938	6$736	25$000
1920	$	168$077	$	121$837	179$526	6$676	22$000
1921	67$699	137$485	$	107$009	184$900	7$788	22$000
1922	71$442	65$872	$	53$343	108$100	5$659	20$000
1923	87$200	110$000	$	61$500	137$854	6$322	25$000
1924	$	73$950	$	69$280	156$518	7$030	25$000
1925	$	63$140	$	63$726	142$468	8$998	25$000

CONTABILIDADE INDUSTRIAL

CUSTEIO INDUSTRIAL DOS SERVIÇOS DA LOCOMOÇÃO

Tem conseguido sensivel aperfeiçoamento o nosso serviço de contabilidade industrial, principalmente no que diz respeito aos serviços da Locomoção, dos quaes verá V. Ex. a demonstração do custeio Industrial relativo ao anno de 1925.

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
SERVIÇOS AUXILIARES:			
Officinas do Engenho de Dentro	891:673$568	168:700$021	1.060:373$589
Depositos da Tracção	367:529$420	601:383$575	968:912$995
SERVIÇOS DOS DEPOSITOS:			
Administração dos Depositos	1.331:083$218	119:495$055	1.450:578$273
Trens de manobras de 1m,60	172:396$266	304:913$110	477:309$376
Trens de manobras de 1m,00	3:337$120	4:010$471	7:347:591
Trens de soccorro de 1m,60	11:590$492	30:792$255	42:382$747
Trens de soccorro de 1m,00	4:195$155	6:753$081	10:948$236
Trens de lenha de 1m,60	5:238$833	35:524$765	40:763$598
Trens de lenha de 1m,00	21:632$112	119:557$904	141:190$016
Outros trens	29:571$713	144:214$808	173:786$521
Outros serviços	2.211:012$339	336:627$223	2.547:639$562
	25.565:355$421	53.098:185$072	78.663:540$493

CONTABILIDADE INDUSTRIAL

CUSTEIO INDUSTRIAL DOS SERVIÇOS DA LOCOMOÇÃO

Tem conseguido sensivel aperfeiçoamento o nosso serviço de contabilidade industrial, principalmente no que diz respeito aos serviços da Locomoção, dos quaes verá V. Ex. a demonstração do custeio Industrial relativo ao anno de 1925.

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
ADMINISTRAÇÃO GERAL:			
Administração da Tracção	115:341$857		115:341$857
Sub-Directoria e Escriptorios	857:413$792		857:413$792
TRACÇÃO NA BITOLA DE 1m,60:			
Trens de Suburbios	229:061$619	1.605:757$513	1.834:800$032
Trens de Passageiros	2.807:188$019	13.893:318$918	16.700:506$937
Trens de Cargas	1.792:298$591	9.421:044$349	11.213:342$940
Trens Mixtos	858.390$137	4.174:797$964	5.033:188$101
TRACÇÃO NA BITOLA DE 1m,00:			
Trens de Suburbios	330:030$263	686:723$938	1.016:754$201
Trens de Passageiros	401:849$710	1.246:411$253	1.648:260$963
Trens de Cargas	454:198$979	1.653:064$894	2.107:263$873
Trens Mixtos	566:404$248	2.152:659$687	2.719:063$935
REPARAÇÃO DO MATERIAL RODANTE:			
Locomotivas de 1m,60	3.019:098$111	2.904:480$298	5.923:578$409
Carros de 1m,60	1.320:770$758	1.122:105$116	2.442:875$874
Wagons de 1m,60	696:711$834	5.697:093$740	6.393:805$574
Locomotivas de 1m,00	1.211:180$091	1.105:133$729	2.316:313$820
Carros de 1m,00	353:988$448	374:052$098	728:040$546
Wagons de 1m,00	202:004$897	555:229$049	757:233$946
CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE:			
Locomotivas de 1m,60	1.559:509$283	1.613:652$561	3.173:161$844
Carros de 1m,60	716:778$447	649:484$827	1.366:263$274
Wagons de 1m,60	1.229:728$289	1.211:314$882	2.441:043$171
Locomotivas de 1m,00	349:992$928	355:717$207	705:710$135
Carros de 1m,00	206:766$177	289:212$600	495:978$777
Wagons de 1m,00	266:431$353	452:628$999	719:060$352
CONSERVAÇÃO DE OFFICINAS:			
Installações e Accessorios	301:407$133	29:055$239	330:462$372
Conservação de Machinas e Ferramentas	669.560$321	33:283$943	702:844$264
SERVIÇOS AUXILIARES:			
Officinas do Engenho de Dentro	891:673$508	168:700$021	1.060:373$589
Depositos da Tracção	367:529$420	601:383$575	968:912$995
SERVIÇOS DOS DEPOSITOS			
Administração dos Depositos	1.331:083$218	119:495$055	1.450:578$273
Trens de manobras de 1m,60	112.[illegible]	304:913$110	477:309$376
Trens de manobras de 1m,00	3.337$120	4:010$471	7:347:591
Trens de soccorro de 1m,60	31.590$492	10.792$255	42:382$747
Trens de soccorro de 1m,00	4:195$155	6.753$081	10:948$236
Trens de lenha de 1m,60	5:238$833	35.524$765	40:763$598
Trens de lenha de 1m,00	21:632$112	119.557$904	141:190$016
Outros trens	29:571$713	143.214$808	173:786$521
Outros serviços	2.211:012$339	336.627$223	2.547:639$562
	[illegible]	[illegible]	78.663:540$493

QUADRO DO PESSOAL

Em Dezembro de 1925 o quadro do pessoal da E. F. Central do Brasil, excluido o de obras novas custeado por creditos especiaes, compunha-se de 20.611 ferro-viarios effectivos de todas as categorias e de 7.458 extranumerarios, todo elle assim distribuido:

	Pessoal effectivo		*Pessoal extra-*
	Titulado	*Jornaleiro*	*numerario*
1ª Divisão (Administração)	168	137	30
2ª " (Trafego)	2.823	5.054	3.181
3ª " (Contabilidade)	408	76	105
4ª " (Locomoção)	968	5.115	3.629
5ª " (Linha)	348	5.514	513
Total	4.715	15.896	7.458

A despesa realizada foi:

com o pessoal titulado	21.195:887$050
com o pessoal jornaleiro . . .	39.834:253$304
Total	61.030:140$354

Dividindo este total pelo numero de ferro-viarios effectivos coube em média a cada ferro-viario a remuneração annual de réis 2:961$047.

O augmento provisorio (tabella Lyra) importou para titulados e jornaleiros n'um total de 21.455:813$287, o que permittiu uma majoração média annual de 1:040$988, elevando a remuneração média annual total a Rs. 4:002$035 e, portanto, a Réis 333$503 a remuneração mensal.

Este resultado médio é, porém, superior á realidade, porquanto no divisor, computei apenas os ferro-viarios effectivos, deixando de considerar que temos 7.458 jornaleiros extranumerarios, os quaes trabalham não sómente nas faltas dos effectivos, como tambem de accôrdo com as occurrencias do serviço.

Um ponto para o qual peço a attenção de V. Ex. é para o do elevado numero de jornaleiros invalidos, que somos obrigados a conservar nos nossos quadros effectivos. Em dezembro de 1925 o numero d'estes empregados attingia 576 (sendo: 310 no Trafego, 184 na Locomoção e 82 na Linha).

São homens que frequentemente têm mais de 30 e 40 annos de serviço, em consideração aos quaes, a Estrada os mantem encostados com 2|3, isto é, com 20 diarias. Aposental-os pela caixa

de pensões com a mensalidade que a mesma permitte pagar, será lançal-os á uma verdadeira situação de miseria.

Urge, pois, facultar á Caixa de pensões da Central as fontes de receita de que gosam os institutos congeneres das demais estradas de ferro do paiz, e applicar as tabellas de pensões concedidas pelas mesmas.

Tal providencia, sem onus para o Estado, permittirá resolver, com equidade para os velhos servidores da Estrada uma situação inconveniente para o serviço, mas que as successivas administrações têm reconhecido ser de justiça tolerar.

UNIDADES DE TRAFEGO

NUMERO TOTAL DE TONELADAS KILOMETRO

	1924	1925	DIFFERENÇA		Percentagens
			Para mais	Para menos	
a) Mercadorias...	837.525.182	894.062.820	56.537.638		6,75
b) Bagagens e enc.	44.428.444	51.200.281	6.771.837		15,2
c) Passageiros (na base de um igual a 70 kilos.....	116.320.591	125.764.065	9.443.474		8,11
d) Animaes.....	58.398.906	60.756.690	2.357.784		4,03
	1.056.673.123	1.131.783.856	75.110.733		7,10

Houve accrescimo total de 75.110.733 de toneladas kilometro, equivalente a 7,10%.

Nos quadros do resumo dos dados estatisticos relativos aos annos de 1900 a 1925 adoptei para o calculo das Toneladas Kilometro as equivalencias que fôram adoptadas em relatorios anteriores ao de 1923, que são:

1 Viajante Kilometro = 1|2 Tonelada Kilometro de mercadoria, 1 Ton Kilm. de bagagens e encommendas = 4 Ton Kilm de mercadorias, ficando por esta maneira uniformes os elementos constantes dos referidos quadros.

NECESSIDADES DOS SERVIÇOS DA LOCOMOÇÃO – PADRONISAÇÃO DO MATERIAL

Com maior detalhe encontrará V. Ex. transcriptos no annexo n. 2 da presente introducção alguns capitulos do Relatorio que me foi apresentado pelo meu distincto auxiliar Eng. Ernani Bittencourt Cotrim, Sub-director interino da Locomoção.

Nelles é assignalada com elementos estatisticos minuciosos a deficiencia de recursos e a falta de apparelhagem de que tanto se resente este importante departamento.

Merecem especial destaque os esforços que se vêm fazendo para conseguir orientar a padronização do material rodante, assumpto que, como V. Ex. muito bem sabe, é da maior relevancia para as estradas de ferro.

Demandará, porcerto muito tempo, esforços e despesas a realização deste desideratum, mas não ha quem deixe de reconhecer que não podemos em uma estrada com o desenvolvimento da Central do Brasil proseguir na acquisição de material heterogeneo, e conservar o que temos nessas condições, com grande prejuizo para os nossos multiplos serviços.

ACQUISIÇÕES DE MATERIAL RODANTE DE TRACÇÃO E TRANSPORTE

Neste anno foram montadas e entraram em serviço 5 locomotivas do typo "Mikado", da bitola de 1,m60 de numeros 800 a 804 e 11 locomotivas do mesmo typo para bitola de 1,00 de numeros 401 a 411. A compra deste material foi realizada no segundo semestre de 1924, sendo que 2 locomotivas da bitola de 1m,60 foram adquiridas por conta da The Rio de Janeiro Flour Mills and Granaries Ltd. para o pagamento em fréte (ajuste de 10 de outubro de 1924) e 8 locomotivas da bitola de 1m,00 o foram pelo mesmo systema, em virtude do ajuste celebrado com A. Thun & Companhia Limitada, em 31 de outubro de 1924.

Todo este material foi fabricado na Allemanha nas fabricas Henschel & Sohn, A. E. G., L. Schwartzkopff e Fried Krupp, havendo sido a sua fabricação fiscalisada pelo engenheiro Benjamim do Monte.

As locomotivas da bitola de 1m,00 obedeceram ás mesmas especificações geraes da de numero 400.

Quanto ás locomotivas de ns. 800 a 804 são ellas as primeiras machinas do typo "Mikado" adquiridas para a bitola larga, e os seus caracteristicos constantes do schema annexo, tiveram em

vista a queima do carvão nacional, na conformidade do que foi por V. Ex. determinado nos avisos ns. 104-G, de 20 de abril de 1923 e 126-G, de 14 de maio do mesmo anno (*).

—Pelo decreto 16.510, de 25 de junho de 1924, foi aberto o credito especial de 40.000 contos de réis destinado á compra do material fixo e rodante necessarios ás estradas de ferro de propriedade e administração federal.

Em 3 de julho de 1925, depois de realizada concurrencia, foram assignados os contractos com a Companhia de Mineração e Metallurgica "Brasil" e Soares Sampaio & Companhia Limitada, que aqui transcrevo, pelos quaes se verifica que do credito citado de 40.000 contos coube á Central do Brasil uma parcella de 15.869:859$620.

"Ministerio da Viação e Obras Publicas. — Directoria Geral de Contabilidade. — Contracto celebrado com a Companhia de Mineração e Metallurgica "Brasil", representante da fabrica Linke Hoffmann Lauchhamer A. G. de Berlim., para o fornecimento de material rodante destinado a diversas estradas de ferro da União. — Aos 3 dias do mez de julho de 1925 presentes nesta Secretaria de Estado os Snrs. Drs. Francisco Sá, Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas e Annibal Freire da Fonseca, Ministro de Estado dos Negocios da Fazenda, por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brasil e a Companhia de Mineração e Metallurgica "Brasil" neste acto representada por seus directores Oity Lage e Antonio Leite Garcia, na qualidade de representante, devidamente autorizado, da fabrica Linke Hoffmann Lauchhmmer A. G. de Berlim, e neste instrumento denominada "contractante", declararam os Snrs. Ministros que, havendo sido aberto pelo decreto n. 16.510, de 25 de junho de 1924, o credito especial de 40.000:000$000 destinado á acquisição de material fixo e rodante necessarios ás estradas de ferro de propriedade e administração federal, afim de attender á actual crise de transportes, em virtude da autorização constante do art. 201, n. XVIII da lei numero 4.793, de 7de janeiro do dito anno, que, em seu paragrapho 1º, faculta ao Governo a celebração de contracto para esse fim, directamente com as fabricas ou seus representantes legaes, podendo fazer as combinações financeiras convenientes, para realizar os pagamentos no prazo e pela forma que se convencionarem, teem ajustado com a "contractante", de accôrdo com o art. 246, letra *b* do Regulamento Geral de Contabilidade Publica, o fornecimento de material adiante especificado, a diversas estradas de ferro, mediante as seguintes clausulas, a saber:

Primeira — A Companhia de Mineração e Metallurgica "Brasil", na qualidade de representante da Linke Hoffmann Lauchhammer A. G. de Berlim, obriga-se a fornecer.

(*) Aviso n. 104 G, de 20 de Abril de 1923. — Sendo de toda conveniencia dotar as locomotivas, que tiverem de ser adquiridas, de fornalhas capazes tambem de queimar efficientemente o carvão nacional, de accôrdo com os estudos e as conclusões a que neste sentido já chegaram as experiencias praticas na Rêde de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul e os estudos da Estação Experimental de Combustiveis e Minerios, recommendo-vos providencieis afim de que sejam revistas aquellas condições nas novas locomotivas que são objecto de concorrencia n. 64, cujo edital ora está sendo publicado no "Diario Official", si nisso não virdes inconvenientes. — Saudações. (a) *Francisco Sá*".

Aviso n. 126-G, de 14 de Maio de 1923. — Tendo em vista as conclusões a que já chegaram as experiencias praticas em grande escala na Rêde de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul e os estudos da Estação Experimental de Combustiveis e Minerios, recommendo-vos providencieis afim de que as novas locomotivas, para os serviços dessa repartição, sejam dotadas de fornalhas capazes tambem de queimar efficientemente carvão nacional, para o que cumprirá introduzir nas especificações as necessarias alterações. — Saudações. (a) *Francisco Sá.*"

LOCOMOTIVA

Bitola	1.000 m/m
Diametro dos cylindros	406 "
Curso dos embolos	560 "
Diametro das rodas motrizes	1.067 "
Diametro das rodas de supporte	610/740 "
Pressão da caldeira	12,65 at.
Superficie da grelha	4,35 m².
Superficie de aquecimento da fornalha (1)	16,03 "
Superficie de aquecimentos dos tubos	71,45 "
Superficie de aquecimento da caldeira	87,48 "
Superficie de aquecimento do super-aquecedor	25,67 "
Superficie de aquecimento total	113,15 "
Base rigida das rodas	3.435 m/m
Base total das rodas	8.195 "
Peso vasio	48.000 kgs.
Peso adherente	38.000 "
Peso em serviço	54.000 "
Esforço maximo de tracção. $\left(\frac{0.75 \cdot p \cdot d^2 l}{D}\right)$	8.215 "
Curvas de raio minimo	80 m.

TENDER

Numero dos eixos	4 m/m
Diametro das rodas	710 "
Base rigida das rodas	1.376 "
Base total das rodas	4.627 "
Capacidade de agua	10.000 litros
Capacidade de carvão	4.500 kgs.
Peso, vasio	14.700 "
Peso em serviço	29.200 "

(1) Com camara de combustão.

á E. F. C. do Brasil:			
(bit. 1m,60)			
8 locomotivas Mikado a .	392:373$045	3.138:984$360	
8 boosters a	94:490$800	755:926$400	
6 locomotivas Pacific a .	377:018$290	2.262:109$740	
2 carros dormitorios a .	212:604$300	425:208$600	
(bit. 1m,00)			
6 locomotivas Pacific a .	192:761$230	1.156:567$380	
10 locomotivas Mikado . .	212:604$300	2.126:043$000	
12 carros de 2ª classe a .	87:403$990	1.048:847$880	
3 carros expediente a . .	75:592$640	226:777$920	11.140:465$280
á E. F. Oeste de Minas:			
(bit. 1m,00)			
2 carros dormitorios a .	118:113$500	236:227$000	236:227$000
á E. F. Noroeste do Brasil:			
(bit. 1m,00)			
14 locomotivas Mikado a .	212:604$300	2.976:460$200	
6 locomotivas Pacific a .	192:761$230	1.156:567$380	4.133:027$580
á E. F. Baturité:			
(bit. 1m,00)			
1 locomotiva Pacific a .	165:358$900	165:358$900	
4 locomotivas Mikado a .	192:855$720	771:422$880	936:781$780
á E. F. Sobral:			
(bit. 1m,00)			
2 locomotivas Pacific a .	165:358$900	330:717$800	330:717$800
á E. F. São Luiz a Therezina:			
(bit. 1m,00)			
1 locomotiva Pacific a . .	165:358$900	165:358$900	165:358$900
á E. F. C. do Rio G. Norte:			
(bit. 1m,00)			
1 locomotiva Pacific a . .	165:358$900	165:358$900	165:358$900
á E. F. Goyaz:			
(bit. 1m,00)			
2 locomotivas Pacific a .	165:358$900	330:717$800	330:717$800
á E. F. Rio d'Ouro:			
(bit. 1m,00)			
1 locomotiva Pacific a . .	192:761$230	192:761$230	192:761$230
Total			17.631:416$270

Segunda — O material a que se refere a clausula primeira obedecerá rigorosamente ás especificações detalhadas, que serão entregues á "contractante", no menor prazo possivel.

Terceira — Todo o material encommendado será entregue, o mais tardar, até 25 de dezembro do corrente anno.

O material destinado á Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina será entregue no porto de S. Luiz do Maranhão.

O destinado á Sobral, no porto de Camocim.
O destinado á Baturité, no porto de Fortaleza.
O destinado á Central do Rio Grande do Norte, no porto de Natal.
O destinado á Goyaz e Noroeste do Brasil, no porto de Santos.
O destinado ás demais estradas ,no porto do Rio de Janeiro.

Quarta — Si a entrega do material não fôr feita no prazo marcado na clausula terceira, por dia de atrazo de entrega pagará a "contractante" dous decimos por cento (0,2%) do respectivo valor, que lhe serão descontados no pagamento a ser-lhe feito.

Quinta — Para attender aos pagamentos previstos na clausula primeira, serão emittidas pelo Thesouro Nacional logo após o registro do presente contracto pelo Tribunal de Contas, tantas obrigações ou letras quantas forem necessarias, e venciveis estas a 1, 2, 3, 4 e 5 annos e aquellas no prazo de cinco annos a contar da data desse registro.

Os valores effectivos das letras, si forem emittidas, serão equivalentes a um quinto do preço do fornecimento a cada estrada.

As contas serão processadas de modo que dentro de 30 dias após a sua apresentação se torne effectivo o respectivo pagamento com a entrega dos titulos á "contractante".

Sexta — Os preços estipulados na clausula primeira entendem-se para o material desmontado, entregue *cif*, desembarcado em perfeito estado nos portos de destino, correndo por conta de cada estrada os direitos aduaneiros, taxas de expediente e de portos, sendo por conta da "contractante" as despesas de desembarque.

Setima — A "contractante" obriga-se a custear as despesas de fiscalização com a fabricação do material, na fórma do Caderno de Encargos a Estrada de Ferro Central do Brasil, correndo as mesmas por conta do deposito que a "contractante" se obriga a fazer onde e quando lhe fôr determinado pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, ao qual caberá tambem determinar a fórma de sua applicação. Esse deposito não poderá exceder da porcentagem estabelecida no citado caderno de encargos. A fiscalização será exercida de accôrdo com as instrucções que forem expedidas pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, as quaes estabelecerão entre outras attribuições do fiscal as de passar certificados em duplicata da perfeita execução da encommenda e visar a relação dos volumes que constituirem cada uma destas para ser remettida á estrada interessada.

Oitava — Para garantia da fiel execução deste contracto, depositou a "contractante" na Thesouraria do Thesouro Nacional, como caução, a quantia de 299:000$000, conforme o conhecimento n. 260, de 13 de abril de 1925, que fica archivado nesta Secretaria de Estado. Essa caução só será restituida á "contractante", na fórma do artigo 56 do Codigo de Contabilidade, depois de completo o fornecimento a que se obrigou e no caso de fiel e integralmente cumpridas todas as clausulas deste contracto, revertendo, no caso contrario, em favor dos cofres publicos.

Nona — Este contracto só se tornará effectivo depois de registrado pelo Tribunal de Contas, não se responsabilisando o Governo por indemnização de qualquer especie, dado que este instituto lhe denegue registro.

Decima — A despesa resultante do presente contracto, na importancia total de 17.631:416$270, cujos empenhos já foram effectuados discriminadamente na Contabilidade do Ministerio da Viação e Obras Publicas, correrá por conta do credito aberto pelo decreto n. 16.510, de 25 de junho de 1924.

Decima primeira — O sello proporcional devido pelo presente contracto, na importancia de 35:264$000, foi pago conforme o conhecimento numero 11.011 de 17 de abril de 1925.

E, por haverem assim accordado, lavrou-se o presente contracto em livro proprio, que depois de lido e por todos achado conforme, assignaram os Snrs. Ministros com a "contractante" e as testemunhas abaixo, e commigo, Arthur Leal Nabuco de Araujo, 1° official, que o escrevi.

Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, 3 de julho de 1925. — Francisco Sá —Annibal Freire da Fonseca. — Oity Lage. — Antonio Leite Garcia. — João Baptista de Macedo Guimarães. — Antonio Lourenço Pacheco. — Arthur Leal Nabuco de Araujo. — Confere. — A. Nabuco, 1° official. Visto. B. de Oliveira, director de secção".

"Contracto celebrado com Soares de Sampaio & Comp., Limitada, representantes da Société Anonyme de Travaux Dyle & Bacalan (França e Belgica), para o fornecimento de material rodante destinado a diversas estradas de ferro da União. — Aos 3 dias do mez de julho de 1925, presentes nesta Secretaria de Estado os Snrs. Drs. Francisco Sá, Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas e Annibal Freire da Fonseca, Ministro de Estado dos Negocios da Fazenda, por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brasil, e a firma Soares de Sampaio & Companhia Limitada, neste acto representada pelo socio Alberto Soares de

Sampaio, na qualidade de representante, devidamente autorizado, da Société Anonyme de Travaux Dyle & Bacalan (França e Belgica) e neste instrumento denominada "contractante", declararam os Snrs. Ministros que, havendo sido aberto pelo decreto numero 16.510, de 25 de junho de 1924, o credito especial de 40.000:000$000, destinado á acquisição de material fixo e rodante necessario ás estradas de ferro de propriedade e administração federal, afim de attender á actual crise de transportes, em virtude da autorização constante do artigo 201, n. XVIII, da lei n. 4.793, de 7 de janeiro do dito anno, que, em seu paragrapho primeiro, faculta ao Governo a celebração de contractos para esse fim, directamente com as fabricas ou seus representantes legaes, podendo fazer as combinações financeiras convenientes, para realizar os pagamentos no prazo e pela fórma que se convencionarem, teem ajustado com a "contractante", de accôrdo com o artigo 246, letra *b* do Regulamento Geral de Contabilidade Publica, o fornecimento do material adeante especificado, a diversas estradas de ferro, mediante as seguintes clausulas, a saber:

Primeira — A firma Soares de Sampaio & Comp. Limitada, na qualidade de representante da Société Anonyme de Travaux Dyle & Bacalan (França e Belgica), obriga-se a fornecer.

á E. F. C. do Brasil:			
(bit. 1m.60)			
10 carros de 1ª classe a.	157:681$520	1.576:815$200	
10 carros de 2ª classe a .	131:401$265	1.314:012$650	
2 carros expediente a . .	90:404$070	180:808$140	
2 carros correio bagagem	90:404$070	180:808$140	
(bit. 1m,00)			
3 carros dormitorio a . .	126:145$215	378:435$645	
1 carro restaurante . . .	126:145$215	126:145$215	
10 carros de 1ª classe a . .	97:236$935	972:369$350	4.729:394$340
á E. F. Oeste de Minas:			
(bit. 1m,00)			
4 carros de 1ª. classe a .	97:236$935	388:947$740	
3 carros de 2ª classe a .	89:352$860	268:058$580	
1 automovel de linha . .	21:024$200	21:024$200	
23 vagões fechados a . . .	19:972$990	459:378$770	
23 vagões para animaes a	18:921$780	435:200$940	1.572:610$230
á E. F. Noroeste do Brasil:			
(bit. 1m,00)			
5 carros cor. bagagem a	75:687$130	378:435$650	
50 vagões fechados a . .	23:652$225	3.547:833$750	3.926:269$400
á E. F. Baturité:			
(bit. 1m,60)			
8 carros de 1ª. classe a .	94:608$910	756:871$280	
6 carros de 2ª classe a .	86:199$230	517:195$380	
3 carros cor. bagagem a	75:687$130	227:061$390	
20 trucks a	6:412$380	128:247$600	1.629:375$650
á E. F. São Luiz a Therezina:			
(bit. 1m,00)			
1 carro de 1ª. classe a .	94:608$910	94:608$910	
1 carro de 2ª. classe a .	86:199$230	86:199$230	180:808$140
á E. F. Central R. G. do Norte:			
(bit. 1m,00)			
1 carro de 2ª. classe . . .	86:199$230	86:199$230	
3 vagões tanque a . . .	26:280$250	78:840$750	165:039$980
á E. F. Central do Piauhy:			
(bit. 1m,00)			
2 carros de 1ª. classe a . .	94:608$910	189:217$820	
2 carros de 2ª. classe a .	86:199$230	172:398$460	361:616$280

á E. F. de Goyaz:
(bit. 1m,00)

1 carro de 1ª. classe . . .	94:608$910	94:608$910	
1 carro de 2ª. classe . . .	86:199$230	86:199$230	
1 carro cor. bagagem .	75:687$130	75:687$130	256:495$270
Total			12.821:609$290

Segunda — O material a que se refere a clausula primeira obedecerá rigorosamente ás especificações detalhadas, que serão entregues á "contractante", no menor prazo possivel.

Terceira — Todo o material encommendado será entregue o mais tardar até 25 de dezembro do corrente anno.

O material destinado á Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina será entregue no porto de S. Luiz do Maranhão.

O destinado á Central do Piauhy no porto de Amarração.

O destinado á Baturité, no porto de Fortaleza.

O destinado á Central do Rio Grande do Norte, no porto de Natal.

O destinado á Goyaz e Noroeste do Brasil, no porto de Santos.

O destinado ás demais estradas, no porto do Rio de Janeiro.

Quarta — Si a entrega do material não fôr feita no prazo marcado na clausula terceira, por dia de atrazo de entrega pagará a "contractante" dous decimos por cento (0,2%) do respectivo valor, que lhe serão descontados no pagamento a ser-lhe feito.

Quinta — Para attender aos pagamentos previstos na clausula primeira serão emittidas pelo Thesouro Nacional, logo após o registro do presente contracto pelo Tribunal de Contas, tantas obrigações ou letras quantas forem necessarias e vencivels estas a 1, 2, 3, 4 e 5 annos e aquellas no prazo de cinco annos a contar da data desse registro.

Os valores effectivos das letras, si forem emittidas, serão equivalentes a um quinto do preço do fornecimento a cada estrada.

As contas serão processadas de modo que dentro de 30 dias após a sua apresentação se torne effectivo o respectivo pagamento com a entrega dos titulos á "contractante".

Sexta — Os preços estipulados na clausula primeira entendem-se para o material desmontado, entregue *cif*, desembarcado em perfeito estado nos portos do destino, correndo por conta de cada estrada os direitos aduaneiros, taxas de expediente e de portos, sendo por conta da "contractante" as despesas de desembarque.

Setima — A "contractante" obriga-se a custear as despesas de fiscalização com a fabricação do material, na fórma do Caderno de Encargos da Estrada de Ferro Central do Brasil, correndo as mesmas por conta do deposito que a "contractante" obriga-se a fazer onde e quando lhe fôr determinado pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, ao qual caberá tambem determinar a fórma de sua applicação. Esse deposito não poderá exceder da porcentagem estabelecida no citado caderno de encargos. A fiscalização será exercida de accôrdo com as instrucções que forem expedidas pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, as quaes estabelecerão entre outras attribuições do fiscal as de passar certificados em duplicata da perfeita execução da encommenda e visar a relação dos volumes que constituirem cada uma destas para ser remettida á Estrada interessada.

Oitava — Para garantia da fiel execução deste contracto, depositou a "contractante" na Thesouraria do Thesouro Nacional, como caução, a quantia de 211:000$000, conforme os conhecimentos ns. 282, de 16 de abril e 422, de 30 de junho do corrente anno, que ficam archivados nesta Secretaria de Estado. Essa caução só será restituida á "contractante" na fórma do art. 56, do Codigo de Contabilidade, depois de completo o fornecimento a que se obrigou e nos casos de fiel e integralmente cumpridas todas as clausulas deste contracto, revertendo, no caso contrario, em favor dos cofres publicos.

Nona — Este contracto só se tornará effectivo depois de registrado pelo Tribunal de Contas, não se responsabilizando o Governo por indemnização de qualquer especie, dado que este instituto lhe denegue registro.

Decima — A despesa resultante do presente contracto, na importancia total de 12.821:609$290, cujos empenhos já foram effectuados discriminadamente na Contabilidade do Ministerio da Viação e Obras Publicas, correrá por conta do credito aberto pelo decreto n. 16.510, de 25 de junho de 1924.

Decima primeira — O sello proporcional devido pelo presente contracto, na importancia de 25:644$000 foi pago conforme os conhecimentos numero 11.036, de 17 de abril e 15.358, de 27 de junho do corrente anno.

E, por haverem assim accordado, lavrou-se o presente contracto em livro proprio, que depois de lido e por todos achado conforme, assignaram os Snrs. Ministros com a "contractante" e as testemunhas abaixo, e commigo, Arthur Leal Nabuco de Araujo, 1° official, que o escrevi.

Secretaria de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, 3 de julho de 1925. — Seguem-se as assignaturas: Francisco Sá. — Annibal Freire da Fonseca. — Alberto Soares de Sampaio. — João Baptista Macedo Guimarães. — Antonio Lourenço Pacheco. — Arthur Leal Nabuco de Araujo. — Confere. A. Nabuco, 1° official. Visto. — B. de Assis. Director de secção".

A fiscalisação juncto ás fabricas coube por designação de V. Ex. aos engenheiros Raul de Caracas e Augusto de Menezes.

AUTOMOTRIZES PARA PASSAGEIROS

Sabida como é a grande importancia economica que representa o emprego de automotrizes para o transporte de passageiros nos ramaes cujo serviço pode ser attendido com o emprego de um ou dois carros apenas, foram, no anno findo, encommendados na Allemanha á Allgemeine Elektrizitaets-Gesellschaft dois carros de 1ª classe da bitola de um metro.

A esta encommenda precedeu detalhado estudo, confiado ao chefe de tracção, engenheiro Heitor Lyra da Silva, dos principaes typos em uso do qual resultou a adopção do typo A. E. G.

Do trabalho publicado pelo engenheiro O. Wunsche, chefe da secção de automotrizes da A. E. G. extrahio os seguintes trechos:

— "A E. F. Central do Brasil formulou, por occasião da encommenda, as seguintes condições para as automotrizes:

1ª. O apparelhamento das automotrizes deveria ser construido de modo a poder o carro, em caso de desarranjo num dos seus motores terminar o percurso com o outro, si bem que com a velocidade reduzida.

2ª. Visto haver fortes rampas no percurso a ser trafegado, nas quaes, por via de regra, não ha paradas, as automotrizes deverão, em caso de parada forçada, estar em condições de dar partida em rampas.

3ª. As duas automotrizes deverão satisfazer a condição de trabalharem conjugadas em uma só formação. Para tanto será mistér que o apparelhamento permitta a manobra e o serviço regular de todo o conjuncto, que consta de 4 motores e 4 caixas de velocidade, por um unico motorneiro e em qualquer uma das 4 cabines.

A primeira condição impõe a applicação em cada automotriz de 2 apparelhamentos-motores identicos, apparelhamentos estes que constam, cada um, de um motor NAG de 75 cav.

A segunda condição exigiu especial estudo, visto offerecer a partida ou a mudança de velocidade em rampas, grandes difficuldades como, a seguir, será exposto.

Na 4ª velocidade o eixo do motor está directamente conjugado ao eixo-motor das rodas. Suppondo-se no 4º ponto uma velocidade de 40 km.-hora, no primeiro ella será de 7 km.-hora. Tendo attingido a automotriz esta velocidade no plano, interrompe-se o fluxo do combustivel e desliga-se a luva da engrenagem da primeira velocidade. Nas construcções de automotrizes até hoje adoptadas, o ar comprimido de manobra é expellido do cylindro que governa a primeira engrenagem, passa pela valvula de commando da cabine do motorneiro e, logo que este passe a manivela para o segundo contacto, afflue ao cylindro que governa a segunda engrenagem. A execução deste serviço exige um tempo de um a dois segundos e, neste lapso de tempo, o carro não recebe impulso algum, o que implica numa reducção de velocidade do mesmo. No plano, e para a passagem de uma velocidade para outra num tempo médio de 1 1|2 segundos, a velocidade decahe de 7 a 6,6 km.-hora. Tão pequena reducção de velocidade não apresentará difficuldades ao motorneiro, que a poderá recuperar religando o motor com rotação correspondentemente reduzida. Caso a religação não seja effectuada na devida rotação compete á luva de engrenagem da segunda velocidade estabelecer a devida proporção entre a rotação do motor e rotação da segunda engrenagem, sem que se verifique demasiado desgaste nas sapatas da luva.

O caso assume outras proporções para a partida em rampa, digamos de 5%, visto não só resistencia de attritos nos trilhos, como, em muito maior grau, a resistencia da subida, actuarem como freio. Neste caso, mantendo-se para a passagem de uma para outra velocidade o tempo médio de 1 1|2 segundos, a velocidade do carro decahiria de 7 km.-hora para 4,5 km.-hora, e as sapatas da luva de engrenagem, ao restabelecer a devida proporção das rotações soffreriam um forte desgate.

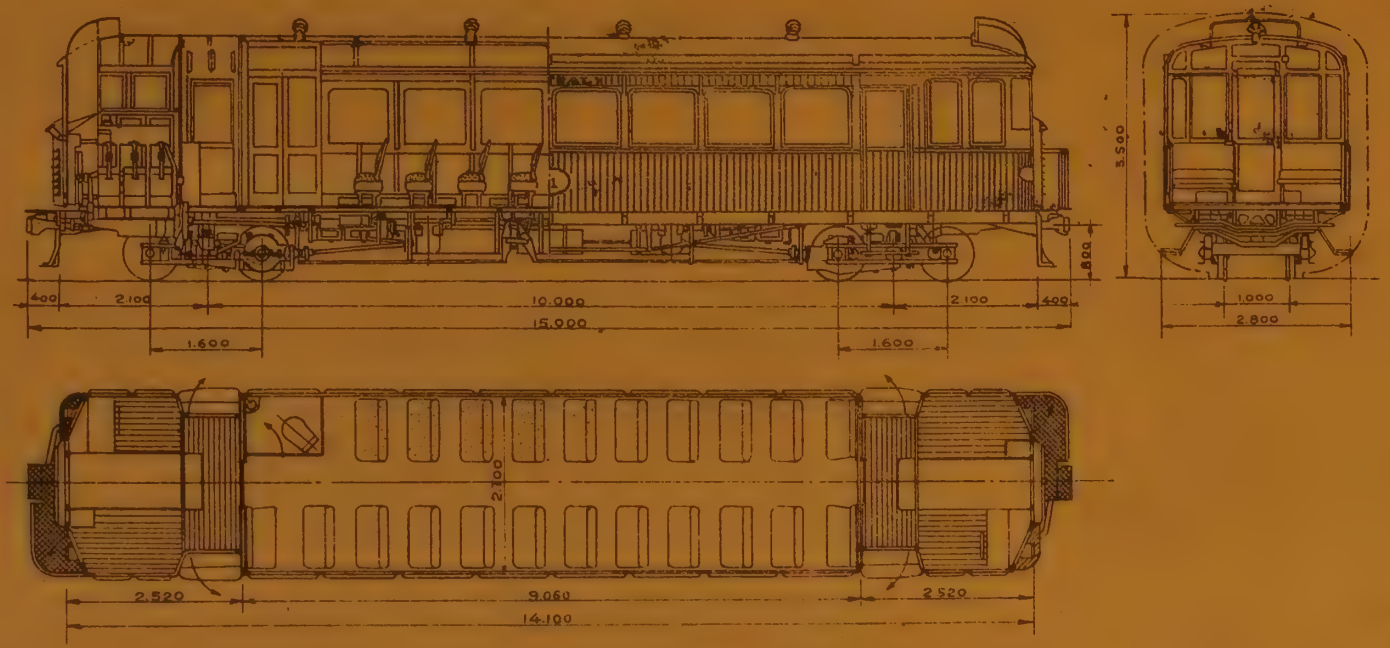
Mais difficil torna-se a operação para o caso de uma formação de 2 automotrizes, quando seria necessario affectuar a manobra para 4 motores, sendo então consideravelmente differente o percurso para o ar comprimido entre a valvula na cabine e a do primeiro motor e entre esta mesma valvula e a do ultimo motor; tambem as luvas das 4 engrenagens não poderão ser desligadas e ligadas exactamente ao mesmo tempo, do mesmo modo que não é possivel, unicamente por meio de ar comprimido, manobrar em syncronismo as valvulas de estrangulamento de combustivel dos 4 motores.

Não só para reduzir ao minimo o tempo para passagem de uma a outra velocidade, como tambem para garantir syncronismo das operações em todos os grupos motores da formação, adoptou-se nas automotrizes para a E. F. Central do Brasil, pela primeira vez, a manobra electro-pneumatica, com o que é cumprida, em ampla escala, a 3ª das condições da E. F. Central do Brasil.

Com o dispositivo electro-pneumatico o ar comprido não mais actua passando pela valvula da cabine; elle é regulado por valvulas applicadas directamente aos cylindros que actuam sobre as engrenagens, sendo que estas valvulas é que, electricamente, são manobradas pelo motorneiro. Tal systema já foi empregado com pleno exito em serviços de signaes nas linhas dos suburbios de Berlim, e foi egualmente fornecido pela AEG".

E. F. C. B.

Automotriz a motores de explosão



Bitola = 1.000 m/m. - Distancia entre pinos centraes dos trucks = 10.000 m/m. - Distancia entre os eixos dos trucks = 1.600 m/m. - Diametro das rodas = 800 m/m. - Comprimento entre para-choques = 15.000 m/m. Largura maxima = 2.700 m/m. - Motores - 2 x 75 cav. - Velocidade maxima = 50 kilm/hora. - Numero de assentos = 44. - Peso em vasio = 23,5 toneladas.

— "As dimensões principaes de cada automotriz são as seguintes:

Comprimento da caixa	14100 m|m
Comprimento entre parachoques	15000 m|m
Altura do tecto sobre o boleto do trilho	3500 m|m
Altura da bocca de ventilação sobre o boleto do trilho	3750 m|m
Altura do soalho sobre o boleto do trilho	1070 m|m
Distancia entre eixos de cada truck	1600 m|m
Largura do carro	2700 m|m
Distancia entre pinos centraes dos trucks	10000 m|m
Diametro das rodas	800 m|m
Bitola	1000 m|m
Numero de assentos	44
Peso total do carro sem carga	23.500 Ks.
Peso total de equipamento-motor	5.500 Ks."

— "Cada carro é provido de um freio a mão e de um freio "Knorr" a ar comprimido. O ar comprimido é fornecido pelos compressores applicados ás caixas de velocidade. Os depositos de ar comprimidos dos 2 carros estão em ligação directa, de modo que haverá 4 compressores, para a compressão, do ar necessario.

Com o numero normal de rotações do motor, isto é, 950 r. p. m., obtem-se para os 4 pontos as seguintes velocidades:

1º	8 km.-hora
2º	18 km.-hora
3º	32 km.-hora
4º	48 km.-hora

A capacidade das automotrizes verifica-se dos seguintes dados:

I — Formação com 2 automotrizes:

Peso total sem carga 47 tons.
90 passageiros a 75 kilos . . . . . 7 "

Peso total com carga 54 "

Velocidade maxima no plano . . . . . 48 km.-hora

Rampa admissivel:

Para trafego no 4º ponto	1,5%
Para trafego no 3º ponto	2,5%
Para trafego no 2º ponto	5 %

II — Formação com 2 automotrizes e 2 reboques:

Peso total com carga 85 tons.

Rampa maxima admissivel:

Para trafego no 4º ponto	0,8%
Para trafego no 3º ponto	1,5%
Para trafego no 2º ponto	3 %
Para trafego no 1º ponto	5 %

Desejando a AEG submetter as automotrizes a experiencias antes de as embarcar para o Brasil, obteve permissão da Anhaltische Landeseisenbahn Gesellschaft de Dessau, para proceder durante algu-

mas semanas a ensaios no trecho de Gernrode-Harzgerode. Foi justamente escolhido este trecho, pelas difficuldades que apresenta, cheio de fortes rampas e de numerosas curvas de pequeno raio, cujo menor é de 60 mts.

As automotrizes venceram com facilidade as difficuldades do trecho, excedendo de muito a espectativa e demonstrando cabalmente a sua applicabilidade em trechos accidentados".

Depois de algumas experiencias preliminares em que o nosso pessoal foi industriado no manejo dos apparelhos, realizou-se a 8 de outubro de 1925, com optimos resultados uma experiencia official, iniciando-se com exito a utilização regular d'estes vehiculos no trafego da linha de Portella a Vassouras.

MATERIAL DE TRACÇÃO

Em 31 de dezembro de 1925, possuia a Estrada um total de 577 locomotivas, sendo 390 de bitola larga e 187 de bitola estreita:

O estado de conservação dessas locomotivas era o seguinte:

	B. LARGA	B. ESTREITA	TOTAL
Bom	254	120	374
Regular.	87	32	119
Máo	11	14	25
Em reparação. . . .	38	21	59
	390	187	577

A força de tracção total das locomotivas de bitola larga era de 10.387.729 libras, dando a média de 26.367 por machina.

Das de bitola estreita a média era representada por 18.153 lbs.

Na bitola larga e mixta havia uma locomotiva para 3,km052 de linha em trafego e, na estreita, uma locomotiva para 8,k174.

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS

O percurso total das locomotivas foi:

	B. LARGA	B. ESTREITA	TOTAL
1 Serviço de trafego . .	14.257.409	4.918.222	19.175.631
2 Manobras	1.603.805	540.140	2.143.945
3 Lastros	638.147	579.710	1.217.857
Totaes	16.499.361	6.038.072	22.537.433

Comparados esses percursos com os do exercicio anterior, verifica-se as seguintes differenças:

	B. LARGA			B. ESTREITA		
	Percursos 1924	Percursos 1925	Diff. relativa a 1925	Percursos 1924	Percursos 1925	Differ. relativa a 1925
Trafego	13.447.835	14.257.409	+ 809.574	4.307.761	4.918.222	+ 610.461
Manobras	1.796.763	1.602.805	— 193.678	456.402	540.140	+ 83.738
Lastros	707.621	638.147	— 69.474	345.205	579.710	— 265.495
Totaes	15.952.219	16.499.361	+ 547.142	5.609.368	6.038.072	+ 428.704

Na bitola larga o percurso medio annual de uma das 390 locomotivas foi de 42.855 km. e na bitola estreita, o de cada uma das 187 locomotivas foi de 33.544 km.

Considerando sómente as machinas que fizeram percurso superior a 30.000 km. estes algarismos elevam-se respectivamente a 49.416 km. e 44.267 km.

MATERIAL DE TRANSPORTE

Em 31 de Dezembro de 1925, possuia a estrada o seguinte material de transporte:

1 — BITOLA LARGA

Carros especiaes	19	
Carros de passeiros e dormitorios	533	
Carros correio, chefe de trem e bagagem	84	
Wagons para transporte de animaes	589	
Wagons abertos para materiaes	2.081	
Wagons fechados para mercadorias	2.210	
Wagons e carros diversos	28	5.544

2 — BITOLA ESTREITA

Carros especiaes	24	
Carros de passageiros e dormitorios	205	
Carros correio, chefe de trem e bagagens	19	
Wagons para transporte de animaes	154	
Wagons abertos para materiaes	1.009	
Wagons fechados para mercadorias	640	
Wagons e carros diversos	20	2.071
		7.615

PERCURSO DOS CARROS E VAGÕES

O percurso kilometrico total dos carros e vagões foi o seguinte:

a) BITOLA LARGA

1 Passageiros			79.894.046	
2 Correio e Chefe de trem			5.552.010	
3 Dormitorios			10.296.112	
4 Bagagem			18.764.917	
5 Mercadorias			127.413.115	
6 Animaes			20.056.170	
7 Vasios	Carros	950.041		
	Vagões	26.586.382	27.536.423	289.512.793

b) BITOLA ESTREITA

1 Passageiros			18.617.771	
2 Correio e chefe de trem			1.074.910	
3 Dormitorios			571.978	
4 Bagagem			5.651.183	
5 Mercadorias			25.982.264	
6 Animaes			4.258.877	
7 Vasios	Carros	289.475		
	Vagões	7.069.385	7.358.860	63.515.843
Total				353.028.636

Comparado este percurso total com o apurado em 1924, verifica-se que em 1925, houve o augmento de 20.670.975 kilometros, correspondente a 6,219%.

Percurso de Carros e Vagões Vasios

O percurso total dos carros e vagões vasios foi o seguinte:

a) BITOLA LARGA

1. Passageiros	950.041	
2. Bagagem	3.141.063	
3. Mercadorias	11.510.199	
4. Animaes	11.935.120	27.536.423

b) BITOLA ESTREITA

1 Passageiros	289.475	
2 Bagagem	812.828	
3 Mercadorias	4.950.265	
4 Animaes	1.306.292	7.358.860
Total		34.895.283

O percurso dos carros de passageiros, vasios, representam as seguintes percentagens dos percursos dos carregados:

a) Bitola Larga 1,18%
b) Bitola Estreita 1,55%

Quanto ao percurso dos vagões de mercadorias e animaes, vasios, as percentagens em relação aos occupados, são as seguintes:

a) Na Bitola Larga:
Mercadorias 9,03%
Animaes 59,50%

b) Na Bitola Estreita:
Mercadorias 19,05%
Animaes 30,67%

O percurso medio diario de um vagão de mercadorias, carregado, foi:

	1924	1925
1 ..... Na Bitola Larga	81,km7	81,km3
2 ..... Na bitola Estreita	42, 6	43, 1

UTILIZAÇÃO DO MATERIAL

O quadro seguinte menciona o trabalho que foi realisado por unidade do material de tracção e de transporte nos ultimos seis annos:

Anno	Locomotivas disponiveis	Vagões disponiveis (materiaes e mercadorias	Toneladas de mercadorias transportadas	Tonelagem transportada	
				Por locomotivas	Por vag.
1920	559	5.413	2.991.593	5.351	552
1921	560	5.394	3.076.834	5.494	570
1922	560	5.380	3.153.138	5.630	586
1923	562	5.529	3.353.800	5.967	606
1924	559	5.562	3.472.293	6.211	624
1925	577	5.940	3.671.109	6.352	618

(Em 1923 havia mais 7 locomotivas em serviço fóra da Estrada e em 1924 estavam 4 nas mesmas condições).

Como se verifica continuou a ser muito elevada a utilisação dos vagões e locomotivas.

A Lotação total dos 4.291 vagões de mercadorias e materiaes de bitola larga, é de 129.108 toneladas, donde a média de 30 por vagão; da bitola estreita a lotação dos 1.649 vagões attinge a 31.341 toneladas, com a média de 19.

A capacidade offerecida para o transporte de mercadorias e materiaes póde ser aproximadamente computado do seguinte modo:

a) Bitola Larga	30 x 153.999.497	4.619.984.910
b) Bitola Estreita ..	19 x 33.051.649	627.981.331
		5.247.966.241

Como o numero total de toneladas-kilometro de mercadorias tinha sido, no exercicio de 1925, de 931.484.755 verifica-se que o coefficiente de utilisação da capacidade do material foi de 17,7%, (para comparação com annos anteriores. Vêr quadro nº 3).

A CIRCULAÇÃO DOS TRENS

Durante o anno foram formados 355.512 trens, assim discriminados:

	B. LARGA	B. ESTREITA	TOTAL
1 Passageiros	166.376	37.450	203.826
2 Especiaes de passageiros ..	1.738	518	2.256
3 Mixtos	27.533	24.826	52.359
4 De carga (inclusive em serviço proprio	69.543	27.528	97.071
Totaes	265.190	90.322	355.512

A media diaria dos trens formados foi de 974, contra 963 no anno anterior, demonstrando o accrescimo de 11, correspondente a 1,1%.

Os trens regulares de passageiros de bitola larga discriminam-se do seguinte modo:

Suburbios do Rio de Janeiro	132.780
Suburbios de São Paulo	5.115
Do Interior	28.481
Total	166.376

T-versa no anno de 1925

Mezes	OLTA					
	T A ENTRE RIOS				ENTRE RIOS TRIAGEM	
	Cargas	Passageiros	Inspecção	Administração	Cargas	Locomotivas
Janeiro....	24	—	—	—	23	—
Fevereiro..	30	—	—	—	28	—
Março.....	31	1	—	—	31	—
Abril.....	30	—	1	—	29	2
Maio.....	32	1	—	—	29	—
Junho.....	33	1	—	—	31	—
Julho.....	37	—	—	—	33	—
Agosto....	34	—	1	—	33	—
Setembro..	32	—	—	—	31	—
Outubro...	31	—	1	—	31	—
Novembro..	28	—	—	1	28	—
Dezembro..	29	—	—	—	28	—
Somma	371	3	3	1	355	2

Transporte	810
Trens de passageiros	4
" de inspecção	3
Total	817

Trens da Leopoldina Railway que circularam entre Triagem e Porto Novo e vice-versa no anno de 1925

Mezes	IDA							VOLTA								
	TRIAGEM A ENTRE RIOS		ENTRE RIOS A PORTO NOVO					PORTO NOVO A ENTRE RIOS							ENTRE RIOS TRIAGEM	
	Cargas	Administração	Cargas	Automoveis	Carros vasios	Locomotivas	Passageiros	Cargas	Automoveis	Carros vasios	Locomotivas	Passageiros	Inspecção	Administração	Cargas	Locomotivas
Janeiro	24	—	4	1	1	—	—	4	1	1	1				23	—
Fevereiro	30	—	3	—	—	—	—	5	—	—	—				27	—
Março	31	—	2	—	—	—	—	2	—	—	2	1			11	—
Abril	30	—	2	—	—	1	—	2	—	—	—		1		29	2
Maio	32	—	—	—	—	—	1	2	—			1			29	—
Junho	33	1	1	—	—	1	—	3	—	—	—				31	—
Julho	37	—	4	—	—	—	—	4	—	—	—				33	—
Agosto	34	—	5	—	—	—	—	5	—	—	—		1		33	—
Setembro	32	—	2	—	—	1	—	3	—	—	—		—		31	—
Outubro	31	—	3	—	—	—	—	3	—	—	1		1		31	—
Novembro	28	—	4	—	—	—	—	4	—	—	1			1	28	—
Dezembro	29	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—				28	—
Somma	371	1	30	1	1	3	1	38	1	1	5	3	3	1	355	2

Resumo:

Trens de carga	791
" administração	3
Automoveis	2
Trens de carros vasios	2
Locomotivas	10
	810

Transporte	810
Trens de passageiros	4
" de inspecção	3
Total	817

A media diaria dos trens de suburbios da bitola larga no Rio de Janeiro elevou-se a 363, o que corresponde ao intervallo medio de 3m,58 entre dois trens; para os de suburbios de São Paulo a media diaria foi de 14 e para os do Interior 78.

O percurso total dos trens attingio a 17.320.100 kms., contra 16.340.140 em 1924, tendo havido, portanto, um accrescimo de 979.960 kms. correspondente a 5,997%.

Dos dados estatisticos acima transcriptos, chega-se a conclusão de que, em toda a Estrada, o percurso medio de um trem foi de 48 km,71.

O numero de trens referido á extensão media da linha em trafego, durante o anno foi de 6.370 correspondente á media diaria de 17 trens.

— A circulação no Ramal de S. Paulo foi de 26.544 trens, que obedeceram a seguinte classificação:

1 De suburbios	5.115
2 De passageiros do interior	5.183
3 Especiaes de passageiros	228
4 Mixtos	3.650
5 De cargas	8.655
6 De serviço da propria Estrada	3.713
	26.544

O percurso total desses trens foi de 4.018.223 kms., do que resulta o percurso medio de 151 kms. para cada trem.

A media diaria de trens no Ramal foi de 72,7 contra 76,8 em 1924, e o numero medio diario, referido a extensão do ramal, foi de 28.

Os trens regulares de passageiros nas linhas de bitola estreita, no total de 37.450, foram:

Dos suburbios do Rio de Janeiro (L. Auxiliar)	18.250
Dos suburbios da Rêde Fluminense	5.110
Do Interior	14.090
	37.450

—— Não tem sido possivel realizar de modo mais economico o serviço de circulação dos trens pela falta de desvios em todas as estações, principalmente nas de composição, o que não permitte sempre reter os vagões o tempo necessario, não só para aguardar outros afim de completar a lotação de trens, como para aguardar com as composições o tempo necessario para o bom aproveitamento do retorno de machinas. Este é um dos resultados bastante prejudiciaes da nossa crise de apparelhamento.

SIGNALISAÇÃO

BLOQUEIO DE LINHAS E INTERLOCKING

Proseguiram os serviços de montagem de apparelhos adequados ao bloqueio das linhas em substituição aos do licenciamento telegraphico que, não sómente, muito sobrecarrega o serviço do pessoal das estações, como não offerece a necessaria segurança ao trafego.

Devido á grande intensidade do movimento, a necessidade do bloqueio na linha singela do ramal de S. Paulo, era a que mais se fazia sentir. Por outro lado, a probabilidade de, em prazo relativamente curto, effectuar-se a duplicação da linha nesse ramal, impunha a adopção de um systema de rapida montagem e facil substituição por outro apropriado á linha dupla, com a perda minima de mão de obra e aproveitamento completo do material. Nessas condições nenhum systema poderia competir com vantagem com o do "Staff electrico", cujos apparelhos ha cerca de um anno funccionam de Norte a Mogy em 48 kilometros de linha com 13 secções. Com os recursos de que nos foi possivel dispôr, conseguimos adquirir a installação para mais 124 kilometros com 14 secções de Mogy a Pindamonhangaba e no proximo anno deverei receber os apparelhos para mais 237 kilometros com 32 secções até Barra do Pirahy.

— Com os apparelhos Saxby (Hodgson Lock and Block) prolongou-se o bloqueio na linha quadrupla de Cascadura até Deodoro com 4 secções.

— Temos em estudo o bloqueio dos suburbios da linha auxiliar de Alfredo Maia a Honorio Gurgel (linha dupla com 12 secções) e igualmente o de Deodoro a Bangu' e Deodoro a Belem.

Este ultimo trecho virá estabelecer a continuidade da linha bloqueiada de D. Pedro II a Norte.

Tem proseguido a montagem de pequenas installações de "interlocking" no ramal de São Paulo e entre outros serviços no corrente anno foram substituidos os apparelhos das cabines de S. Diogo, S. Christovão e Guedes da Costa, por outros de typo mais moderno da Westinghouse Brake and Saxby Signal C°, (Saxby & Farmer).

A conservação ordinaria das intallações de interlocking durante o anno de 1925, comprehendendo limpeza e lubrificação de chaves, transmissões, signaes, apparelhos e caixas de travação, substituição e reparação de cavalletes e peças usadas ou avariadas, bem como a illuminação de lampejos A. G. A., importou em 474:820$647, sendo:

—E. F. C. B.—
—SCHEMA GERAL—
— das linhas do —
—Train dispatching—
— e do —
—Staff electrico—
Legenda.
Leito da via ferrea
Linha directa do Train dispatching.
" Omnibus " " "
" do Staff electrico
BELLO HORISONTE
Lafayette
Carandahy
Barbacena
PALMYRA
Juiz de Fóra
Parahyba
Juparaná
BARRA DO PIRAHY
BELÉM
Nova Iguassú
Deodoro
Realengo
Meyer
S. Diogo
Gambôa
PEDRO II
NORTE
Mogy das Cruzes
Jacarehy
São José
Caçapava
TAUBATÉ
Pindamonhangaba
Guaratinguetá
Cruzeiro
Queluz
Resende
Barra Mansa
OMNIBUS
STAFF ELECTRICO
LINHA DIRECTA

	Pessoal	*Material*
Cabines de D. Pedro II a Deodoro		
Limpeza e vigilancia	197:570$551	134:183$166
Reparações e substituições	14:354$577	54:476$134
Cabines de Queimados a Norte		
Limpeza e vigilancia	48:050$360	1:211$286
Reparações e substituições	8:390$242	12:807$575
	268:365$730	202:678$161
Apparelhos de Luz A. G. A. ..	432$856	3:343$900
	268:798$586	206:022$061

DIRECÇÃO DO SERVIÇO DE MOVIMENTO DE TRENS PELO TELEPHONE SELECTIVO

(TRAIN DISPATCHING)

O nosso serviço de trafego basea-se na iniciativa de providencias tomadas pelos agentes das estações e é forçoso convir que, como prepostos da administração, com actuação preponderante na regularização do serviço de movimento, alguns desses empregados revelam optimas qualidades de iniciativa e de acção. Cumpre notar, porém, que, na complicação crescente de um serviço, feito sem apparelhamento, não poucos são os que, receiando comprometter-se com decisões inconvenientes, recorrem com frequencia, por meio de consultas á chefia do movimento.

O nosso complicado e deficiente serviço de informações tambem muito contribue para tolher as bôas iniciativas. Um agente que. na melhor das intenções, queira aproveitar o atrazo de um mixto ou de um expresso para mandar proseguir um trem de carga, não o poderá fazer, por só receber muito tardiamente a informação exacta do atrazo. E, dahi, o ficar muitas vezes, como principalmente succede no ramal de S. Paulo, um trem de carga desviado duas e mais horas, esperando intervallo para proseguir.

Sem melhorar a apparelhagem, concentrar a superintendencia do movimento de uma secção de cento e tantos kilometros na mão de um agente despachante, seria um erro. Estabelecer, porém, o moderno "dispatching", cuja base está justamente num apparelhamento telephonico todo especial, permittindo um serviço rapido e completo de ordens e informações, será, a solução que, "addicionada ao bloqueio por staff", permittirá fazer, de modo absolutamente efficiente e seguro ,o nosso serviço de movimento.

O despachante que superintende um districto, geralmente correspondente a uma secção de tracção, entrará em communicação immediata com todas as estações do seu trecho, com o deposito de locomotivas, com os despachantes dos districtos visinhos e, eventualmente, com qualquer trem parado na linha.

De todos os trens que partem, chegam ou passam nas estações, é elle informado pelos agentes, cuja presença nos respectivos postos está em condições de fiscalizar.

De posse de um conjunto completo de informações relativas ao movimento, nada mais facil do que prever cruzamentos, determinar preferencias, tirar partido de atrazos, para fazer proseguir trens que aguardariam por muito tempo o cruzamento, determinar o preparo de machinas com a antecedencia necessaria, determinar providencias de soccorro, etc. *Os trens circularão com a protecção do bloqueio por staff, o dispatching funccionará como instrumento de ordens e informações.*

A introducção d'esse importante melhoramento ficará a Central devendo ao grande empenho demonstrado por V. Ex. que teve a visão nitida dos resultados praticos do novo methodo a empregar.

A sua montagem já está feita na extensão de 687 kilometro de linha, ligando 128 estações e 12 outros departamentos, a seis centros de despacho situados: um em D. Pedro II, tres em Barra do Pirahy, um em Norte e um em Bello Horizonte.

Juncto um schema mostrando as secções que serão commandadas por cada um centro.

CARGA, DESCARGA E BALDEAÇÃO

O movimento geral de carga, descarga e baldeação em toda a Estrada attingio a 7.136.722 toneladas, contra 6.389.182 toneladas apuradas em 1924

Nestes totaes a carga e descarga feitas por particulares foi de:

	1925		1924	
Carga	1.916.583	toneladas	1.978.213	toneladas
Descarga	1.329.103	"	1.333.380	"
	3.245.686	"	3.311.593	"

e pela Estrada:

3.891036 toneladas	3.077.589 toneladas

OS SERVIÇOS DA ESTAÇÃO D. PEDRO II

Estatistica de viajantes relativa ao anno de 1925

1925	SUBURBIOS		INTERIOR	
	Passagens	Importancias	Passagens	Importancias
Janeiro.....	1.355.720	258:980$300	31.713	651:332$500
Fevereiro.....	1.183.557	272:450$100	25.464	555:866$300
Março.....	1.278.620	285:373$200	18.351	571:723$800
Abril.....	1.356.142	283:962$500	18.498	568:681$700
Maio.....	1.317.737	283:685$300	19.635	563:683$700
Junho.....	1.272.531	264:758$000	18.936	502:575$900
Julho.....	1.266.997	264:531$700	17.902	556:088$500
Agosto.....	1.325.275	279:310$400	17.819	582:618$400
Setembro.....	1.239.608	261:494$500	21.603	597:441$400
Outubro.....	1.263.290	268:905$000	23.519	597:592$400
Novembro.....	1.227.137	261:096$200	17.651	512:910$800
Dezembro.....	1.276.940	282:351$500	21.041	640:425$400
Somma	15.363.554	3.266:898$700	252.132	6.900:940$800
1924	14.976.184	2.822:640$400	202.076	5.986:736$200

Estatistica de bagagens e encommendas do anno de 1925

MEZES	CARGAS		DESCARGAS	
	Volumes	Kilos	Volumes	Kilos
Janeiro	18.739	927.151	14.553	941.703
Fevereiro	16.214	867.009	11.722	837.360
Março	18.774	925.812	14.290	948.217
Abril	17.179	901.939	12.949	837.065
Maio	15.540	879.052	11.896	876.136
Junho	12.181	884.669	15.946	920.151
Julho	16.282	916.837	12.803	884.671
Agosto	15.710	858.213	12.434	877.369
Setembro	16.000	828.035	11.801	810.238
Outubro	16.434	983.515	12.179	912.075
Novembro	15.888	979.043	12.991	921.018
Dezembro	18.019	1.059.573	17.631	1.072.172
Somma...	196.965	11.010.848	161.195	10.838.175
1924	323.189	8.631.730	365.314	8.263.052

correspondentes aos seguintes serviços:

		1925	1924
Carga	Bags. e encommendas	417.144. tn.	201.649 tn.
	Mercadorias	877.774 tn.	841.373 tn.
Descarga	Bags. e encommendas	216.243 tn.	166.643 tn.
	Mercadorias	1.225.977 tn.	1.046.446 tn.
Baldeação	Bags. e encommendas	53.410 tn.	28.743 tn.
	Mercadorias	847.774 tn.	841.373 tn.

Nestes serviços estiveram empregados em

1925	1924
1.743 homens.	1.739 homens,

tocando em média a cada homem, em cada dia util, em 1925 a taxa elevada de 7.367 kilos.

Com o pessoal jornaleiro o trafego dispendeu um total de Rs. 16.680:905$977 onde está incluido o augmento provisorio; portanto, como tem 5054 jornaleiros effectivos, ao custeio do serviço de braçagem corresponde proporcionalmente a importancia de Rs. 5.751:900$000 ou sejam Rs. 1$478 por tonelada por operação de carga, descarga ou baldeação.

A ESTAÇÃO INICIAL DA E. F. CENTRAL DO BRASIL

Por occasião das homenagens prestadas á memoria do segundo Imperador do Brasil, na data do Centenario do seu nascimento, homenagens a que se associou a E. F. Central do Brasil, resolveu o Governo baixar o seguinte decreto:

O presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Associando-se ás homenagens tributadas á memoria de D. Pedro II, no centenario de seu nascimento e

Considerando que uma das maiores obras de seu fecundo reinado foi a estrada de ferro que teve o seu nome e hoje se chama Estrada de Ferro Central do Brasil, denominação natural que exprime a sua situação geographica e o seu destino politico;

Considerando que esse memoravel emprehendimento foi devido, em maxima parte, á acção pessoal do segundo Imperador, animando a corajosa iniciativa dos brasileiros que a conceberam, e vencendo as resistencias e as difficuldades que se lhe oppuzeram:

Considerando, finalmente, que o nome de Dom Pedro Segundo, não pertence ao patrimonio historico de um regimen politico, sim ao das glorias da Patria,

Decreta:

Artigo unico. A actual "Estação Central" da Estrada de Ferro Central do Brasil, passa a denominar-se — "Estação Dom Pedro II".

Rio de Janeiro, 2 de dezembro de 1925.

104° da Independencia e 37° da Republica.

(a) *Arthur da Silva Bernardes.*

(a) *Francisco Sá.*

OS SERVIÇOS DAS ESTAÇÕES DE MERCADORIAS DO RIO DE JANEIRO

O movimento das estações do Rio de Janeiro revela bem o retrahimento de transacções que se observa por occasião das oscillações cambiaes, como as que se verificaram nesse anno. Contribuiu tambem para a diminuição da importação pela Maritima a normalização dos serviços do porto de Santos e escoamento pela São Paulo Railway.

a) MARITIMA.

A estatistica do movimento de mercadorias fornece-nos os seguintes dados:

1 — *Do Interior.*	1925.		1924.	
Café	25.555.860	Ks.	37.404.300	Ks.
Feijão	25.101.900	"	2.987.400	"
Milho	11.820.300	"	13.697.640	"
Minerio..	318.187.000	"	176.125.000	"
Diversos	292.756.696	"	350.053.050	"
	673.421.756	"	580.267.390	

2 — *Para o Interior*	1925.		1924.	
Carvão da Estrada ..	369.762.352	Ks.	387.950.448	Ks.
" de Particulares	20.987.432	"	14.062.900	"
Mercadorias da Estrada	14.159.025	"	26.298.744	"
Mercadorias de particulares	580.483.743	"	1.182.391.474	"
	913.392.552	"	1.610.703.566	"

b) SÃO DIOGO.

1 — *Do Interior.*	1925.		1924.	
Diversas mercadorias ..	178.027.264	Ks.	135.548.029	Ks.
Materiaes de construcção	12.236.603	"	17.526.030	"
Carne verde	47.855.221	"	42.255.614	"
	238.119.088	"	195.329.673	"

2 — *Para o Interior*	1925.		1924.	
	88.123.739	ks.	88.373.520	"

c) ALFREDO MAIA.

1 — *Do Interior.*	1925.	1924.
Lenha	11.986.543 ks.	18.297.101 "
Materiaes de construção	43.117.225	56.582.438 "
Mercadorias diversas	36.835.901 "	49.964.534 "
	91.939.669 "	124.844.073 "

2 — *Para o Interior*	1925.	1924.
	37.671.784 "	45.539.503 "

As tres grandes estações de mercadorias da cidade do Rio de Janeiro receberam e expediram um total de 2.042.688.588 Ks. o que corresponde á elevada média de 6.697.274 Ks. por dia util (Unicos em que é feito o recebimento e entrega de mercadorias).

O movimento geral foi, apezar do retrahimento notado principalmente na importação pela Maritima, 41 % maior do que o do anno de 1920, o que vem accentuar a urgente necessidade que ha de melhorar e apparelhar as nossas estações de mercadorias da cidade.

REMODELAÇÂO DA ESTAÇÃO MARITIMA

De ha longos annos preoccupa a administração da Estrada a necessidade da construcção da estação de cargas da Cidade, cujo local unico disponivel em situação conveniente é o da estação Maritima.

A execução deste serviço imprescindivel, fôra tolhida por motivo de embaraços que se estão removendo graças não só ao empenho de V. Ex., como á bôa vontade manifestada pelo meu distincto collega Dr. Hildebrando de Araujo Góes, Inspector Federal dos Portos.

Já foi conseguido um grande melhoramento com o fechamento, por meio de muro, da grande area comprehendida pelas ruas Dez, Avenida Rodrigues Alves e rua Nove, com o que já diminuiram sensivelmente os roubos nos vagons desviados. A passagem superior para o desvio dos vehiculos da perigosa passagem de nivel da rua da Gambôa, está iniciada.

Tendo V. Ex. fixado as bases para regular a situação e as condições das linhas exteriores do Porto e das nossas, designei uma commissão especial chefiada pelo engenheiro Romero Fernando Zander, Chefe do Movimento, para, em collaboração com engenheiros da Linha e da Secção Technica, organizar dentro do que

foi por V. Ex. estabelecido ,um projecto que attendesse ao serviço muito complexo da estação inicial de cargas da cidade.

Foi então elaborado o projecto de que juncto a planta e a justificação:

JUSTIFICAÇÃO DO PROJECTO

O estudo do qual resultou a planta junta, trata da remodelação daquella estação, em linhas geraes, devendo os detalhes ficar para serem opportunamente estudados.

A estação Maritima, primitivamente, servia apenas, como diz seu nome, para recebimento e entrega de mercadorias de e para as embarcações maritimas. O movimento da cidade era feito na estação de São Diogo.

Actualmente, a estação de S. Diogo, recebe e remette mercadorias até Paracamby e Mangaratiba, como excepção do carvão vegetal, que é alli recebido de toda a Estrada, porque tal mercadoria não póde ser recebida em uma estação aberta, sujeita a furtos ,como é a Maritima; além disso, faz o serviço geral de encommendas e carnes verdes.

Mesmo estas mercadorias terão de ir, brevemente, para a Maritima, uma vez apparelhada com a remodelação projectada, sahindo de São Diogo, já insufficiente para attender ao serviço de carnes verdes e encommendas.

A construcção do Cáes, no Porto do Rio de Janeiro e o consequente desenvolvimento do trafego de mercadorias, assim como o augmento de nossos transportes, facilmente verificavel pela nossa renda e tonelagem transportada, foi tornando premente a necessidade de melhor apparelhar a estação Maritima, que disto, hoje, só tem o nome, visto como o serviço maritimo é feito pela Companhia arrendataria do Cáes do Porto.

Este apparelhamente fez-se nas condições mais precarias que se póde imaginar e constou de simples extensão de linhas, que não obedeceram a nenhum plano prévio; e acquisição de um grande barracão, sem nenhuma segurança e conservação, que tem hoje o pomposo nome de armazem P-8.

Com maior desenvolvimento verificado, em consequencia do surto economico notado após a guerra européa, tornou-se necessaria a ampliação da installação já existente, o que se fez sómente com relação ao serviço de pateo, extendendo-se duas linhas, com um pateo longo, dando accesso ás mesmas.

Esse pateo, que não tem calçamento e se torna intransitavel com qualquer chuva, é o que tem hoje o nome de Pateo rei Alberto".

OS SERVIÇOS ACTUALMENTE LOCALISADOS NA ESTAÇÃO MARITIMA SÃO :

1 — Armazens diversos de importação e exportação.
2 — Pateos para mercadorias de lotação completa.
3 — Serviço de transito mutuo com o Cáes subdividido em
  a) Remessa de minereo para o Cáes;
  b) Recebimento de carvão do Cáes.
4 — Serviço de mercadorias diversas de e para o Cáes.
5 — Serviço de Intendencia, com recebimento no Cáes e na propria.
6 — Pateos e linhas para mercadorias exigindo guindaste.
7 — Serviço de carregamento de carros tanque.
8 — Serviço de inflammaveis e explosivos.

9 — Agencia e dependencias.
10 — Serviço de Locomoção.
11 — Officina de reparação do trafego.

Estudados, titulo por titulo, os serviços acima enumerados accrescentou-se o que foi julgado conveniente incluir no projecto.

1 — ARMAZENS DIVERSOS DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

O que existe de melhor, na estação Maritima, são os armazens P. I, 2, 3, 4, 5 e 6, em tres edificações antigas, construidas de tijolos, assoalhadas de madeira, linhas no centro e coberturas de telhas francezas; os quatro primeiros eram de sobrado, servidos, os andares superiores, por elevadores hydraulicos.

Os sobrados dos armazens P. 1 e 2, por occasião do incendio em 1920, foram destruidos; os sobrados dos armazens P. 3 e 4, estão occupados, actualmente, por dependencias da Intendencia, já quasi imprestaveis e insufficientes para satisfazer as exigencias do serviço.

O grande defeito desses armazens, peculiar a todos os armazens longos, servidos por uma só linha, é o de ser reduzida a capacidade de aproveitamento de area, braçagem e material rodante.

Carregado ou descarregado um wagon, é preciso, para retiral-o, mover toda a fila de wagons em carregamento ou descarga, paralysando, portanto, todo o serviço de braçagem, o que prejudica o rendimento do armazem. Além disso obriga (o que é peior) a occupação demorada das linhas, com manobras repetidas, agindo sobre uma quantidade enorme de carros.

Póde-se evitar o inconveniente citado, esperando terminar o carregamento por lotes de wagons, do que resulta demora do material rodante, prejudicando, ainda mais, o serviço da estação.

Para obviar esse inconveniente, propõe-se que, nos armazens a construir e nos armazens P. 1 e 2 a modificar, se adopte uma disposição de linhas em fórma de espinha de peixe, que permitta acostar na plataforma, de cada vez e em cada lado, tres carros, ficando a cabeceira do carro no mesmo ponto em que o lote anterior dá marco para a passagem franca de manobras e para as quaes fica reservada a linha central. Assim, cada manobra individual do carro, se torna mais facil e melhor será o rendimento da area do armazem que permitte maior numero de carregamentos durante o dia.

Obedecendo a esta orientação, está indicada:

— A construcção de dois grandes armazens na rua Dez, em que é previsto o dispositivo citado e ficando as manobras de passagem do segundo independentes de passagem pelo interior do primeiro e tendo ainda, entre ambos, localisada convenientemente uma balança.

A divisão dos armazens em dois, ao envez de um muito longo é feita com o intuito de difficultar propagação de incendios, facil a armazens muito longos.

A disposição é espinha de peixe pelo afastamento que deixa entre os dois lances da cobertura (uma vez que a parte das linhas não precisa de cobertura) é tambem convenientissima se encararmos o caso debaixo deste ponto de vista.

Na parte da frente da rua estes dois armazens deverão ter dois andares, afim de ser obtido melhor aproveitamento das areas, com elevadores electricos convenientemente collocados. Essa construcção deve ser feita em primeiro logar. O sobrado do armazem P. 2 deve ser restabelecido. O sobrado dos armazens P. 3 e 4, onde funcciona a Intendencia, deve ser entregue ao trafego, passando a intendencia para edificio proprio, indicado no projecto.

Os armazens P. 7 e 8, são barracões de madeira, sem segurança e de pessima cobertura, que não correspondem á necessidade do serviço, na principal estação da mais importante via ferrea do paiz.

Do lado onde está actualmente o P. 7, com uma pequena desapropriação se póde localizar outro armazem com melhores condições de accesso de linhas que as exigentes.

2 — PATEOS PARA LOTAÇÃO COMPLETA :

O defeito das linhas unicas e longas para o serviço do pateo é ainda mais grave do que para os armazens. O principal pateo da Maritima, o "Rei Alberto", linha que comporta 30 carros, comprimento de 60, muitas vezes tem proporcionado ao trafego o supplicio de Tantalo, de ter wagons vasios disponiveis em uma das suas linhas e não poder aproveital-os para serviço urgente, primeiro porque necessario seria paralysar todos os serviços em andamento, segundo e principalmente porque, para obter a utilização do carro, seria preciso occupar, com a manobra, todas as linhas disponiveis, tal o comprimento das composições a manobrar e tal a deficiencia de linhas.

Obviando estes inconvenientes e ainda com a vantagem de se obter uma ligeira triagem para facilitar a composição de trens, foi adoptado o mesmo systema de linhas suggerido para os armazens, comportando seis carros, cada espinha.

A independencia das manobras e repercurssão sobre menor numero de wagons de cada vez, bem como a influencia sobre a occupação da linha com pequenas composições, permittirão um aproveitamento muito melhor das linhas, pateo e carros. São propostas duas linhas, uma em espinha dupla, outra com espinha simples. Para o desenvolvimento futuro, ainda temos o pateo triangular, que fica entre as ruas da Gambôa e Rivadavia Corrêa, e um armazem a construir; no qual se poderá accommodar outros serviços.

3 — SERVIÇO DE TRANSITO MUTUO COM O CA'ES. — MINEREO PARA O C'AES. CARVÃO PARA A ESTRADA

E' este um serviço que, em futuro não remoto, será retirado inteiramente deste trecho do Cáes e desta estação. Será, portanto, de elevada importancia que a Estrada trate, desde já, de obter uma area no trecho do Cáes em prolongamento do mesmo, ou em zona futuramente incorporada ao mesmo para a localização deste e outros serviços.

Actualmente este serviço é dos que se póde conceber de mais precario. A estação não dispõe de linhas para o estacionamento de carros a entregar e receber do Cáes, o que faz nas linhas do movimento.

Além de se projectar o deslocamento das respectivas balanças, estudou-se a disposição de linhas, de tal modo que as de movimento possam sempre ficar livres, e propõe-se a construcção de linhas para deposito de carros, com accesso facil para as machinas do Cáes. Mesmo retirado deste trecho do Cáes e desta estação, o serviço de minereo e carvão, a disposição de linhas proposta aproveitará no futuro grandemente, si levarmos em conta o desenvolvimento do trafego mutuo com o porto, no trecho que, forçosamente, será servido sempre pela Maritima, comprehendido entre a praça Mauá, o Mangue ou até mais longe e os diversos desvios particulares existentes no referido trecho.

Este intercambio com o Cáes se fará pelas linhas que, partindo da Maritima, passem no Cáes, entre os armazens 8 e 9, bem como pelas outras de ligações indicadas na planta.

O cruzamento dessas linhas com as linhas do Cáes, será protegido por uma conveniente signalização e demais installações de segurança.

4 — REMESSA E RECEBIMENTO DE MERCADORIAS DE E PARA O CA'ES

Este serviço é actualmente feito por uma ligação derivada da Maritima com linhas que alcançam as do Cáes, entre os armazens 8 e 9, 9 e 10 e outras.

Com o deslocamento da linha do Cáes, feito de accôrdo com as intrucções do Exmo. Snr. Ministro da Viação (*) é provavel que o movimento da parte interna do Cáes, seja feito na mesma situação que actualmente e o movimento com a sua parte externa seja feito de accôrdo com o estabeleicdo no mesmo aviso.

Por se tratar de assumpto já resolvido nas citadas instrucções e por estar o Cáes sob a fiscalização da Inspectoria de Portos, Rios e Canaes, não foi indicado na planta organizada, este detalhe, que deverá ser organizado de accôrdo com a citada Inspectoria.

5 —SERVIÇO DA INTENDENCIA EM GERAL

A Intendencia occupa, actualmente, os sobrados dos armazens P. 3 e 4, desfalcando o trafego em seus já minguados recursos, occupando ainda uma parte do pateo, com seu recebimento e remessa de materiaes, muitas vezes de valor elevado,, feitos ao tempo.

Dado o natural desenvolvimento de todos os serviços, terá certamente a Estrada conveniencia de, na remodelação da Maritima, estabelecer um edificio onde se possa fazer todo o serviço do Almoxarifado Geral da Estrada, organização que virá, sem duvida, com o correr dos tempos.

Deve-se fazer um edificio moderno, de quatro andares, o terreo e os dois seguintes, providos de ponte rolante e guindastes, sendo: o terreo para mercadorias brutas, o primeiro, para materiaes pesados, o segundo, para materiaes diversos mais leves e o superior para a installação da direcção deste Departamento e mais dependencias.

O edificio referido está indicado no projecto. Mesmo que, com o correr do tempo, o recebimento de materiaes pesados como: trilhos, locomotivas, wagons, etc., passe para outra estação em outra zona do Porto, esta installação se presta para o recebimento dos materiaes adquiridos na praça e remettidos para os depositos divisionaes e para os materiaes que venham por mar descarregar na actual zona do Cáes em exploração.

6 — LINHA E PATEO PARA SERVIÇO DE MERCADORIAS EXIGINDO GUINDASTES

Actualmente este serviço é feito em uma linha perto da Agencia e as operações de carga e descarga são executadas a guindastes, de permeio com outros serviços do pateo. Projectou-se nova e completa installação no logar indicado na planta.

7 — SERVIÇO DE CARREGAMENTO DE WAGONS-TANQUE

Já existe este serviço e propõe-se a sua ampliação, collocando duas linhas com uma disposição, permittindo facil sahida da composição destes carros, no logar indicado na planta. Estas duas linhas permittem a utilização de tres carregamentos diarios e serão sufficientes durante muito tempo para o serviço, do qual grande parte é feito no Cáes. Parte destes carregamentos deverão, mais tarde, ser levados para uma zona mais distante da cidade.

(*) Aviso 222 G, de 29 de Abril de 1926.

8 — SERVIÇO DE EXPLOSIVOS E INFLAMMAVEIS

O actual armazem de inflammaveis é um barracão de zinco, sem o menor requisito para o fim a que é destinado, e, além disso, é insufficiente a sua capacidade. Projectou-se a separação do armozem de inflammaveis do de explosivos. Para isso estudou se um novo armazem de inflammaveis, a construir-se no local onde se acham as casas do agente, fiel da carga e descarga e da turma, as quaes deverão ser demolidas.

Para proteger os predios da rua Cardoso Marinho, cujos fundos dão para a Maritima, será deixado um pateo de sufficiente largura.

Este armazem será especialmente estudado em seu detalhe.

Previu-se a construcção de mais tres armazens de inflammaveis, na rua da Gambôa, independentes, devendo um ficar reservado para o serviço da Intendencia e os outros para o serviço de explosivos.

Ha conveniencia nisso, afim de que os explosivos sejam mantidos á distancia do grande armazem de inflammaveis.

9 — AGENCIA

A actual agencia será aproveitada para o serviço de composição, deposito de materiaes para o movimento de trens e escala do respectivo pessoal.

O logar em que se acha permitte, facilmente, a construcção de um segundo andar, para attender ao desenvolvimento do serviço. A nova agencia ficará localizada entre os dois grandes armazens projectados na rua Dez, zona de mais intensidade de serviço e centro melhor de fiscalização.

Em andares superiores ficarão estabelecidas as intallações secundarias, Cotejo, Calculo, Vestiario, etc.

10 — SERVIÇO DE LOCOMOÇÃO

Na actual estação o serviço de locomoção não dispõe de linhas para a conserva de carros e nem barracão para accommodação deste serviço, que é feito nas linhas do trafego com prejuizo de toda a sorte. Para as machinas não ha carvoeira e não ha agua, nem mesmo um girador. Consequencia: para que uma machina de reserva seja abastecida d'agua tem que vir á D. Pedro II e de carvão tem que ir á São Diogo.

Não dispondo a estação de girador, todas as machinas que entram têm que regressar ao Deposito para virar, com grande perda de tempo.

Si o percurso é insignificante o tempo que occupa não o é. As cabines da Central com as linhas permanentemente occupadas não permittem que este serviço se faça hoje com a presteza desejada. Deve-se ainda considerar o grave inconveniente da occupação de linhas com estes serviços inuteis, prejudiciaes mesmo.

Projectou-se o estabelecimento do Destacamento de Locomoção no pateo da Maritima, onde se faça, apenas, revistas e abastecimento de machinas, que terão de ir ao Deposito sómente para reparação e lavagem de caldeira. Embora se considere a futura electrificação da Estrada, este edificio e linhas serão aproveitados.

Este departamento deve ser munido de uma pequena officina, que tenha ponte rolante e guindastes, para permittir uma reparação mais rapida e efficiente que a actualmente feita, pela Conserva de carros.

Previo-se mais um triangulo de reversão, ligado com todas as linhas de entrada, composição e formação de trens. Este triangulo, com a disposição que

ESTAÇÃO - MARITIMA
ESTUDO ORGANISADO DE ACCORDO COM A NOVA DISPOSIÇÃO DAS LINHAS DO CAIS DO PORTO
AVISOS Nos 5656 E 2224 DE 1925 E 1926 DO EXMO SR MINISTRO DA VIAÇÃO
ESCALA 1:1000
Rua Cardoso Marinho
Rua S.to Christo
Rua da União
Rua Com.te Leonardo
Rua da Gomboa
Avenida Rodrigues Alves
Rua Dos
Passagem superior para vehiculos
Patio
Armazem
Armazem Existente
Armazem Existente sem modificações
Armazem Para Exportação
Armazem Para Importação
Cabine
Balança
Contrabilão
Linhas para recepção e partida de trens
Depositos de vagoens
Quinhoeiras
Patio para consertos
Patio do Porto
Rua para accesso aos Patios
Nota
O traço mais forte nas linhas indica que estas são para manobras

tem, não prejudica, em absoluto, o aproveitamento da area e facilitará sobremodo as manobras.

11 — OFFICINA DE REPARAÇÃO DO TRAFEGO

Tal officina, deve ser retirada para outro ponto da Estrada. Entretanto, na localização que está, poderá ficar até completa a remodelação da estação.

LINHAS DE RECEPÇÃO E PARTIDA DE TRENS E DEPOSITO DE WAGONS

Actualmente não existem e é feito o esrviço nas proprias linhas, que servem para manobras, carga e descarga de carros e trens. Da planta constam as linhas julgadas necessarias.

SERVIÇO DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE AUTOMOVEIS

Este é um transporte que ultimamente tem avultado muito. Norte e Maritima estão abarrotadas de automoveis a embarcar e desembarcar. O projecto indica, com frente para a rua União, um armazem apropriado para esses vehiculos, com rampa, e mais uma plataforma com descarga e de typo para carga e descarga, bem como um desvio de facil accesso. Este armazem, em caso de premencia de serviço, para mercadorias em geral, poderá ser auxiliar do que figura na planta, fronteiro ao mesmo.

ACCESSO AO PATEO

Os pateos de descarga e carregamento de lotação completa têm seus accessos pela rua Dez, ao lado da Agencia e pela mesma rua, proximo á esquina da Avenida Rodrigues Alves. O pateo de guindaste tem accesso pela rua parallela ás linhas do Cáes. A rua alludida, não obstante encurtar um pouco cada uma das linhas do pateo, torna-se conveniente para facilitar o descongestionamento de vehiculos em volta da estação e concorrer para melhor vigilancia diurna e nocturna.

O pateo, que fica do lado da rua União, terá sua entrada pela rua do mesmo nome.

ACCESSO AOS ARMAZENS

O do armazem já existente se fará como actualmente e o dos projectados pela rua Dez, pelos pateos acima descriptos e pelo pateo de accesso parallelo á rua Cardoso Marinho.

CABINES

Indica o projecto tres Cabines e a planta, pela convenção, mostra quaes as chaves que devem ser ligadas ás mesmas. A repartição competente deverá providenciar opportunamente o estudo do respectivo detalhe.

ABASTECIMENTO D'AGUA

Convém o estabelecimento de uma grande caixa central, distribuindo agua por syphons, collocados em diversos pontos, onde fôr mais conveniente.

DESVIOS MORTOS E LINHAS

Procurou-se evitar estas linhas que difficultam demasiado o serviço de manobras. A grande maioria das linhas projectadas permitte desembaraço de machinas por qualquer extremo e a entrada para manobrar pelos dois lados.

Assim será notavelmente diminuido o serviço de manobras e sua repercursão sobre extensão excessiva de linhas.

DETALHES

As installações dos detalhes da Intendencia, Agencia, Officinas de conserva de carros, o destacamento de locomotivas, serviço de elevadores, armazens, cabines, balanças, illuminação, detalhes do armazem, descarga, inflammaveis e explosivos, deverão ser estudados e submettidos ao plano geral indicado.

VIA PERMANENTE E OBRAS NOVAS

EXTENSÃO DAS LINHAS

A extensão da linha em trafego em 31 de Dezembro de 1925 era de km. 2.719.213 não tendo havido augmento nesse anno.

Em 1924 a extensão total dos desvios era de km. 479.121, passando em 31 de Dezembro de 1925 a ser de km. 508.600. Houve em 1925 o accrescimo de km. 29.479 na extensão total dos desvios.

Parte deste accrescimo provém das correcções feitas nas extensões anteriormente mencionadas, visto ter sido feita a revisão completa dos desvios em algumas das residencias, principalmente na 1ª do Centro e 4ª da Linha Auxiliar, e terem sido modificados quasi todos os desvios do pateo de Alfredo Maia. — A outra parte accrescida refere-se aos desvios construidos e aos que foram augmentados em 1925, com a extensão total de ms. 11875.55, sendo ms. 10865.60 de desvios construidos e ms. 1009.95 de desvios augmentados.

A extensão util dos 10865,60 de desvios é de 8304,65.

Foram augmentados ms. 1009.95 com a extensão util de ms. 987.17.

Segundos as zonas a extensão da linha em trafego distribue-se do seguinte modo:

Districto Federal	110.028	Kms.
Estado do Rio de Janeiro	700.891	"
" de Minas Geraes	1612.360	"
" de São Paulo.	295.934	"
Total	2719.213	"

Em relação ás bitolas é a seguinte a distribuição da extensão em trafego:

Bitola larga	1125.527	Kms.
" estreita	1528.593	"
" mixta	65.093	"
Total	2719.213	"

As linhas classificam-se em:

Principaes	1176.869	Kms.
Ramaes	1530.408	"
Circulares	11.936	"
Total	2719.213	"

DORMENTES

Recebidos:

a) bitola larga	140002
b) " estreita	192107
Total	332109

Empregados:

a) bitola larga	134867
b) " estreita	184037
Total	318904

Saldo:

a) bitola larga	5135
b) " estreita	8070
Total	13205

Relativamente á nossa situação quanto a dormentes, o Sub-Director da Via Permanente calcula que, de 1921 até fim de 1925, o deficit de dormentes sobre a quantidade que é necessaria applicar, eleva-se a 157.000 dormentes, e que o deficit accumulado nos dez annos anteriores a 1921, já attingia a 550.000 dormentes. Os deficits provieram não só da insufficiencia dos recursos ordinarios como tambem da applicação em construcções novas e em reconstrucção de linhas incorporadas á Central de dormentes adquiridos para a conservação.

Julgo de imprescindivel necessidade providenciar desde já a amortisação de 350.000 dormentes, isto é, approximadamente, cerca da metade do deficit, para o que seriam precisos 3.000 con-

tos de réis. Reputo razoavel tal parecer, porquanto não só seria difficil, sem provocar grande alta, obter a quantidade total necessaria, como seria exigido augmento de pessoal para distribuição e emprego dos dormentes.

LASTRAMENTO DAS LINHAS

Em 1925 foram lastrados com pedra britada km. 94,702 de linha e desvios, e reforçado o lastramento em km. 23,508, empregando-se m. c. 101.373 deste material.

A extensão da linha lastrada com pedra éra de km. 1994.732 em 31 de dezembro ou 73 % da extensão total das linhas a conservar. (*Vide quadro n. 1 — Extensão das linhas etc*).

TRANSFORMAÇÃO DE LINHAS

Foi feita a substituição de trilhos na extensão de km. 27,775.

CERCAS

Foram construidos km. 64,417 de cercas em trechos diversos da linha e reparados km. 470,377. A extensão de cercas a construir é actualmente de km. 384,137.

OFFICINAS DE VALENÇA

Estas officinas fizeram ás residencias o supprimento não só de madeira preparada como de ferramentas, cruzamentos, parafusos, etc., necessarios aos trabalhos de reparação da linha e edificios.

REFLORESTAMENTO

Cultura de eucalyptus

Foram produzidas 3.582 mudas de diversas especies.

Transplantaram-se 320.676 de eucalyptus de diversas especies.

Marcaram-se 3.445 caixas para transplantação e criação de mudas.

Fez-se a roçagem de 62.291 m. q. de terreno para o plantio sendo 33.344 em Monte Sinai e 28.947 em Cochoeiro do Salto.

Foram alinhadas e abertas 182.473 covas.

Cultura de essencias indigenas

Abriram-se e encheram-se 2.035 covas.

Plantaram-se 1.117 mudas de essencias indigenas de diversas especies.

OBRAS D'ARTE

Obras reparadas :

Tunneis	7
Pontes	156
Viaductos	2
Pontilhões	60
Passagens superiores	2
Passagem inferior	1
Passagens de nivel	18
Muros de arrimo	3
Boeiros capeados	64
Boeiros abertos	54
Fossos americanos	7
Vallas empedradas	10

Construiram-se :

Pontes	4
Pontilhões	2
Passagem de nivel	1
Muros de arrimo	27
Boeiros capeados	17
Boeiros abertos	23
Fossos americanos	1
Vallas empedradas	2

EDIFICIOS

Foram reparados:

Estações	229
Armazens	10
Casas de residencia	288
Casas de turmas	103
Depositos e officinas	54
Ranchos, telheiros e guaritas	81

Construiram-se :

Estações	6
Armazem	1
Casas de residencia	3
Casas de turmas	13
Depositos	5
Ranchos, telheiros e guaritas	12

SUBSTITUIÇÃO DE SUPERSTRUCTURAS METALLICAS

Na questão de melhoramento das linhas avulta de importancia a situação relativa á substituição das superstructuras de madeira pelas metallicas, e, bem assim, das que embora metallicas, não estão em bôas condições de segurança.

Sómente de 1924 para cá começou a figurar no orçamento uma rubrica especial para esse fim, e, com os recursos obtidos, adquirimos as seguintes superstructuras :

Riacho Fundo	73.900 kilos
Rio São Francisco	44.370 "
Rio Guandú	90.100 "
Rio Pinho	35.890 "
Rio Catumby	89.450 "
Rio Monguengo	46.330 "
Ribeirão Manso	30.900 "
Rio Tayassupeba	30.430 "
Rio Jundiahy	31.875 "
Ponte de Aguas Claras	15.762 "
Ponte de São Fernando	67.696 "
Ponte do Secretario (*)	82.530 "
Passagem superior de S. Francisco Xavier	126.700 "
Passagem superior de Bento Ribeiro	65.720 "
Mogy Norte	4.520 "
Passagem sobre a avenida Guarulhos	43.800 "

Estão estudadas para serem adquiridos com os recursos de 1926 as seguintes :

Avenida Celso Garcia (2 de 29m,675)	120.000 kilos
Ponte do Arame (1 de 37 metros)	63.560 "
Oitava do Ramal de Ouro Preto (1 de 23 metros)	32.100 "
Ponte Cannabrava (1 de 21 metros)	30.680 "
Ponte de Passagem Velha (1 de 21 ms)	30.680 "
Ponte de Carrapato (1 de 21 ms.)	30.680 "
Ponte de Cotovello (1 de 34 ms.)	64.732 "
Ponte de Sacco Estreito (1 de 21 ms.)	30.680 "
Ponte de Bacopary (1 de 21 ms.)	30.680 "
Ponte Taboquinha (2 vãos de 17 ms.)	59.244 "
Ponte de Lavado (1 de 32 ms.)	50.903 "
Ponte de Cachoeira (1 de 15m,30)	18.078 "
Ponte de Grota Funda (1 de 18m,800)	31.438 "
Ponte de Pedras Grandes (2 de 21 ms.)	61.360 "

Além de obras d'arte importantes na bitola larga, que precisam de urgente substituição, como, por exemplo, o viaducto do

(*) — A antiga ponte do Secretario foi carregada pela enchente do rio Ubá em 1922 tendo se construido uma provisoria de madeira. Para a nova ponte fez-se uma variante na extensão de um kilometro.

Retiro, não se deve esquecer que no sertão, só de Sete Lagôas a Pirapóra, existem as seguintes pontes de madeira construidas a titulo provisorio, hoje muito antigas, muitas dellas escoradas e determinando para diversos trechos limitações no peso do material rodante com evidente prejuizo para os transportes :

1 Tabocas — 2 vãos de 8, 0 e 3 de 10,00
2 Catharina —
3 Mello — 2 vãos de 7,50 e 1 de 10,0
4 Quininha — 7 vãos de 10,0
5 Clementino — 3 vãos de 6,0
6 Maquiné — 7 vãos de 6,0
7 Pindahyba — 5 vãos de 6,0 (viaducto)
8 Faneco —
9 Santo Antonio — 8 vãos de 6,0
10 Picão — 3 vãos de 10,0
11 Curralinho —
12 Cancella —
13 Onça — 5 vãos de 6,0
14 Dr. Brandi — 3 vãos de 6,0
15 Bocca da Matta (1ª) —
16 Bocca da Matta (3ª) pontilhão.
17 Sucuriu (1ª) —
18 Buritys — 3 vãos de 9,0
19 Buritysinho — (pontilhão)
20 Gameleira —
21 Riacho Secco — 5 vãos de 6,0
22 Pedras da Agostinha — 3 vãos de 9,0
23 Salobro — vãos de 8,0
24 Salobro (pontilhão)
25 Buritys Pequeno — 3 vãos de 8,0
26 Buritys Grande — 7 vãos de 6,0
27 Lameirão — 4 vãos de 6,000
28 Curamatahy — 3 vãos de 6,0
29 Riacho Doce — 4 vãos de 8,0
30 Almecegas —
31 Pedra da Brigida — 4 vãos de 9,0
32 Ovos —
33 Forquilha —

DUPLICAÇÂO DO RAMAL DE S. PAULO

VARIANTE E ESTAÇÃO DE S. JOSE' DOS CAMPOS

A 19 de setembro inaugurou-se a nova estação de São José dos Campos, bem como a variante construida neste local com a extensão de 7.120 metros. A linha até então trafegada apresentava, com grande inconveniente para o serviço da tracção, declividades de 18 millimetros por metro, n'uma extensão de 1.824 metros em rampa e 2.178 metros na contrarampa. Na va-

riante as condições technicas melhoraram consideravelmente, pois passámos a ter como declividade maxima apenas 7,m|m6 n'um trecho de 660 metros. Embora a extensão da antiga linha fosse de 5.467 metros, o seu comprimento virtual attingia 18.625 m. contra o comprimento virtual de 10.107 metros da variante construida. Vê-se por ahi que foi realizado assim um encurtamento virtual de 8.518 metros. A construcção da nova linha cujo leito foi preparado para via dupla, apresentou bastante difficuldade devido principalmente á grande humidade encontrada nos córtes, o que nos obrigou a executar importante trabalho de drenagem.

Com a inauguração da variante por onde passou a ser feito o trafego, foram fechados os postos telegraphicos dos kilometros 387 e 392 entroncamento da mesma com a antiga linha.

DE S. JOSE' DOS CAMPOS A CAÇAPAVA

Do kilometro 387 até a estação de Caçapava (Km. 365,527), está sendo atacado o serviço de alargamento do leito para receber a linha dupla. Estão sendo reconstruidas em alvenaria as estações de Eugenio de Mello (Km. 376,070) e Engenheiro Martins Guimarães (Km. 384.056), sendo que esta ultima ficará situada no Km. 381,5, recuada 2500 metros da posição actual. Da nova estação de Martins Guimarães até S. José dos Campos está concluido o alargamento e bem assim a construcção das casas de turma.

DE S. PAULO (NORTE) A MOGY DAS CRUZES

Os serviços de duplicação n'este trecho, que terá 53,km463 (medidos de Norte a Mogy pela variante), como V. Ex. sabe, na extensão de 32,km341, abandonaram o leito em trafego em busca de traçado que offerecesse melhores condições technicas de trafego. Dahi resultou a construcção da chamada variante de Poá, que vae de Calmon Vianna (Km. 464.152) á 5ª. Parada (Km. 493 da linha velha).

A construcção desta variante está concluida na extensão de 26 kilometros seguidos á contar de Calmon Vianna e nella ficam situadas as estações de:

Calmon Vianna	— km. 464.152	(bifurcação)
Itaquaquecetuba	— km. 469.876	
Eng. Manoel Feio	— km. 472.298	
Itahym	— km. 476.386	
S. Miguel	— km. 480.442	
Commendador Ermelino	— km. 485.118	
Engenheiro Goulart	— km. 489.840	

Jacaréhy

Ramal de Lima Duarte — Ponte sobre o rio do Peixe

Na secção de 7 kilometros que vae de Engenheiro Goulart á 5ª. Parada (onde deverá ser intercalada mais a estação de Engenheiro Trindade) ha diversos serviços feitos, porém tem sido impossivel o proseguimento normal dos trabalhos, devido á desapropriação dos terrenos a atravessar com a linha. Com os recursos que temos tido já affectuámos desapropriações, no valor de 567:291$285 aguardando os recursos para a ultimação de mais desapropriações no valor de 1.691:482$000.

O trecho já construido está sendo consolidado para ser entregue ao trafego independentemente da ligação da variante. (*)

Os serviços executados durante o anno de 1925 comprehenderam:

Entre Mogy e Calmon Vianna, na extensão de 15,km5 ficou preparado todo o leito e feito o lastramento, nivelamento e regularização. Plataformas e coberturas foram construidas em Santo Angelo, Calmon Vianna, Poá, Carvalho Araujo, Manoel Feio, Suzano e 3ª. Parada.

Edificio da estação em Carvalho Araujo.

Casas para agentes, etc.

Casas de turmas — dois grupos.

Muros de arrimo — dois.

Muros de fechamento no pateo em Santo Angelo, Suzano, Poá, Carvalho Araujo, Norte e Mogy.

Boeiros — dezenove.

Fossos americanos — nove.

Installações para abastecimento d'agua a estações e casas de turma por meio de poços e moinhos de vento — quatorze.

Relativamente ás desapropriações tive a honra de dirigir a V. Ex. em 31 de Dezembro de 1925, o officio seguinte:

"Em face do officio n. 2.492, de 11 do corrente, da 1ª. Secção da Directoria Geral de Contabilidade dessa Secretaria de Estado, que, de ordem de V. Ex., declara não ser possivel o adeantamento da importancia de 480:000$000 ao agente da estação de Norte, Cicero de Azevedo, á conta da verba 24ª., n. 1, afim de attender, em parte, a pagamentos de desapropriações judiciaes no ramal de São Paulo, consoante os termos do meu officio n. 2.294, de 16 de novembro, e considerando, por outro lado, que no proximo anno identico impecilho se verificará, porquanto tambem em titulos serão os recursos para custear as despesas com os prolongamentos, ramaes, obras novas, etc., venho pedir a V. Ex. á falta de outro meio na verba desta Estrada, se digne examinar o assumpto, que é da maxima relevancia, pois o retardamento na liquidação destes compromissos está prejudicando seriamente os trabalhos da duplicação da linha no trecho de Mogy a Norte, que não podem em determinados pontos ser proseguidos porque

(*) — NOTA — Foi inaugurado em 7 de fevereiro de 1926.

os proprietarios das terras desapropriadas não o consentem sem a prévia indemnização do que lhes cabe e estão mesmo nesse sentido garantidos por medidas judiciaes expedidas pelo Juizo Federal de São Paulo.

— Quanto á segunda parte do referido officio n. 2.492, cabe-me esclarecer que as desapropriações em apreço orçavam, mais ou menos, em Rs. 2.300:000$000 e foram apenas amortizadas na importancia correspondente ao adeantamento de 567:291$285, feito ao mesmo agente Cicero José de Axevedo, havendo, consequentemente ,a responsabilidade actual de Rs. 1.691:482$000, conforme a demonstração annexa, para cuja liquidação, aliás, já tive opportunidade de pedir o necessario credito em o officio n. 1866, de 6 de novembro, junto por copia. — (P. 6193-142-925). — Saude e fraternidade. — (a) *J. Carvalho Araujo. — Director"*.

RAMAL DE MOGY DAS CRUZES A ITAPEMA (SANTOS)

Havendo sido apresentada ao Governo pelo engenheiro Carlos Euler, Sub-director da Via Permanente da Central do Brasil, como solução para o escoamento do porto de Santos, evitando a grave crise de congestionamento que então se verificára, a justificação de um projecto para um ramal partindo de Mogy em demanda d'aquelle porto, com linha de simples adherencia, foi approvada tal solução, tendo sido por S. Ex. o Snr. Presidente da Republica, pedido o credito de 50.000 contos ao Congresso Nacional.

Do andamento dos serviços cuja execução foi, por V. Ex. confiada a uma commissão especial (*) dirigida por aquelle illustre collega, figuram em annexo á presente introducção informações detalhadas.

DUPLICAÇÂO E MELHORAMENTOS NOS SUBURBIOS DA LINHA AUXILIAR

Em 1924 tinham sido duplicadas as secções da linha comprehendidas entre as estações de Triagem e Del Castillo, Terra Nova e Thomaz Coelho, Magno e Honorio Gurgel.

Proseguiu-se durante o anno de 1925, com grande actividade, o serviço de duplicação do trecho suburbano entre Alfredo Maia e São Matheus, realizando-se além disto diversos melhoramentos na linha em trafego que muito beneficiaram as condições technicas da mesma.

Com excepção apenas de um trecho de cerca de 3 kilometros (entre Honorio Gurgel e Costa Barros) ficaram duplicados e

(*) — NOTA — As instrucções que regularam a organização da Commissão foram approvadas por portaria de 16 de Março de 1926 (D. Official 18-3-26).

Vista do novo pateo de Alfredo Maia, vendo-se á direita a area destinada a descarga de grandes volumes

Nova estação de Sapé em construcção

inaugurados em 1925 os 26 kilometros que separarm A. Maia de São Matheus.

Entre as estações de Alfredo Maia e S. Christovão poude ser feito o serviço em uma extensão de 1.320 metros depois de ter sido concluida a remoção do velho edificio que serviu de estação á quinta imperial da Bôa Vista, ao tempo do Imperador D. Pedro II.

Essa obra foi reconstruida em local fronteiro ao da sua primitiva posição, com os mesmos materiaes cuidadosamente retirados na demolição. O trecho de linha a que me refiro foi construido em linha mixta visto haver necessidade da circulação de trens de bitola larga entre São Christovão e Alfredo Maia no serviço de transporte de leito e de carvão.

Sobre o rio Trapicheiro foi construido um capeamento em cimento armado de fórma a permittir uma conveniente distribuição das linhas no novo pateo de Alfredo Maia.

Sobre o rio Maracanã construiu-se uma ponte metalica de 10 metros de vão livre com encontros de concreto sobre estacas de madeira para a passagem da nova linha.

Entre Mangueira e Triagem, collocou-se um terceiro trilho para tornar-se a linha mixta n'uma extensão de 1.200 metros.

No kilometro 9, entre Del Castillo e Terra Nova, levantaram-se as linhas de uma altura média de 1m,20 na extensão de 400 metros.

Entre Thomaz Coelho e Engenheiro Leal, na tangente onde se projectou a nova estação de Cavalcanti, cujo serviço está sendo executado, levantaram-se ambas as linhas de 1m,80 n'um trecho de 990 metros, empregando-se no aterro cerca de 600 m3 de escoria de carvão extrahido da limpeza que se fez no pateo da locomoção em Alfredo Maia.

Tambem entre Costa Barros e São Matheus, ao fazer-se a duplicação n'uma extensão de 4.100 metros, serviço que foi executado em 3 mezes apenas, foram melhoradas consideravelmente as condições technicas da linha em trafego.

Construiu-se uma plataforma na estação de S. João de Merity, com 50 metros de comprimento e um desvio na extensão de 300 metros.

Na parada de Belford, construiram-se 2 plataformas na extensão de 50 metros, puxando-se a linha para a entrevia de 2m,50 n'uma extensão de 300 metros.

Alargou-se o córte na entrada da estação de Pavuna, n'uma extensão de 150 metros, melhorando-se as condições technicas de traçado antigo.

Proseguiu-se o lastramento de pedra britada, pouco faltando para a conclusão na parte duplicada entre Alfredo Maia e São Matheus.

Iniciou-se a construcção de nove casas para as novas turmas de conservação creadas com a contrucção da 2ª linha e, bem assim, as novas estações de Cavalcanti e Sapé, as primeiras a serem construidas da série de 23 estações de suburbios.

Os serviços realizados já permittiram a modificação do horario dos trens de suburbios, augmentando de 42 para 62 o numero de trens.

ESTAÇÃO INICIAL DA LINHA AUXILIAR

Fez-se a remodelação do pateo de Alfredo Maia, cujas linhas de serviço de carga e descargas, obedecendo ao traçado antigo com curvas de raio muito pequeno, sem arruamento, não offereciam capacidade para o movimento de exportação e importação, tornando-se difficultoso o transito de vehiculos. O novo projecto desse pateo, deu melhor disposição aos desvios que ficaram entre ruas calçadas a parallelepipedos, facilitando o transito e augmentando extraordinariamente a capacidade do pateo.

Sómente na parte que já está concluida, houve um prolongamento de desvios de cerca de 600ms,0. Construiu-se nesse pateo dos armazens para inflammaveis, um de mercadorias de 36ms,00, e outras obras de sómenos importancia.

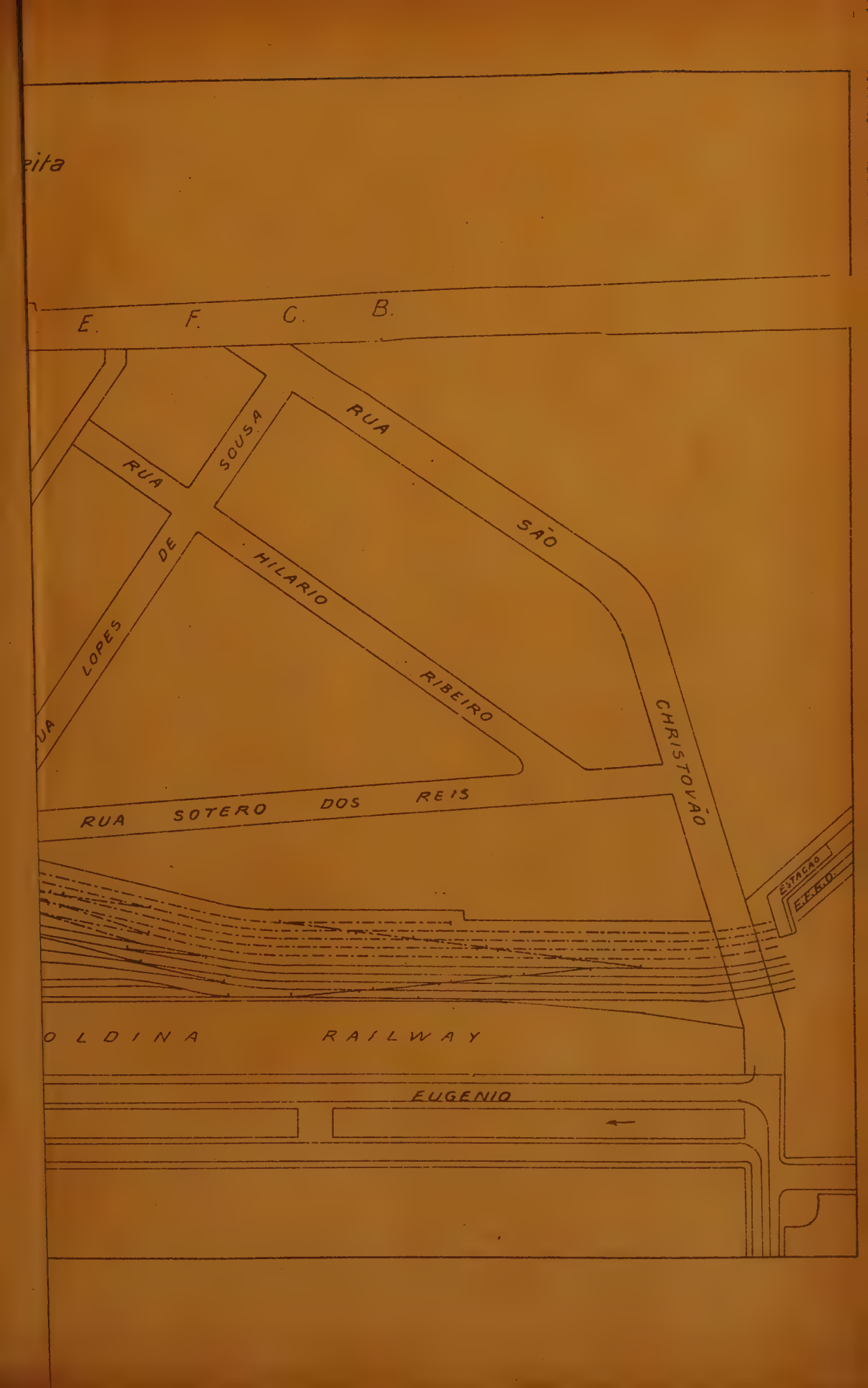
Tendo a Leopoldina Railway começado a construcção da estação "*Barão de Mauá*", com frente para a Avenida do Mangue, resolveu V. Ex. que o referido edificio comportasse a ampliação necessaria para tornar-se tambem a inicial dos trens de bitola estreita das estradas de ferro Central do Brasil, Theresopolis e Rio d'Ouro. O excellente projecto de conjuncto organisado pela Leopoldina Railway, exigirá apenas uma pequena modificação, para que possamos aproveitar, até que disponhamos de local mais amplo, a estação de "*Alfredo Maia*" como estação de mercadorias para a qual o accesso do publico e vehiculos far-se-a por baixo do viaducto na actual travessia da rua Figueira de Mello.

OFFICINAS DE BELLO HORIZONTE

Proseguiram os trabalhos de escavação para o preparo da esplanada e foi estabelecida em uma parte do abrigo de machinas já existente, uma officina provisoria de carros, afim de attender a necessidade premente de uma officina desta natureza na bitola estreita, dada a deficiencia da de Lafayette.

Vista de parte do novo pateo de Alfredo Maia, tomada do viaducto Lauro Müller

Novo leito em construcção para as linhas 5 e 6 de bitola larga entre as estações de Del Castillo e Cintra Vidal


eita
E. F. C. B.
RUA SOUSA
RUA
RUA SÃO
HILARIO
DE
LOPES
RIBEIRO
CHRISTOVÃO
RUA SOTERO DOS REIS
ESTAÇÃO
O LDINA RAILWAY
EUGENIO

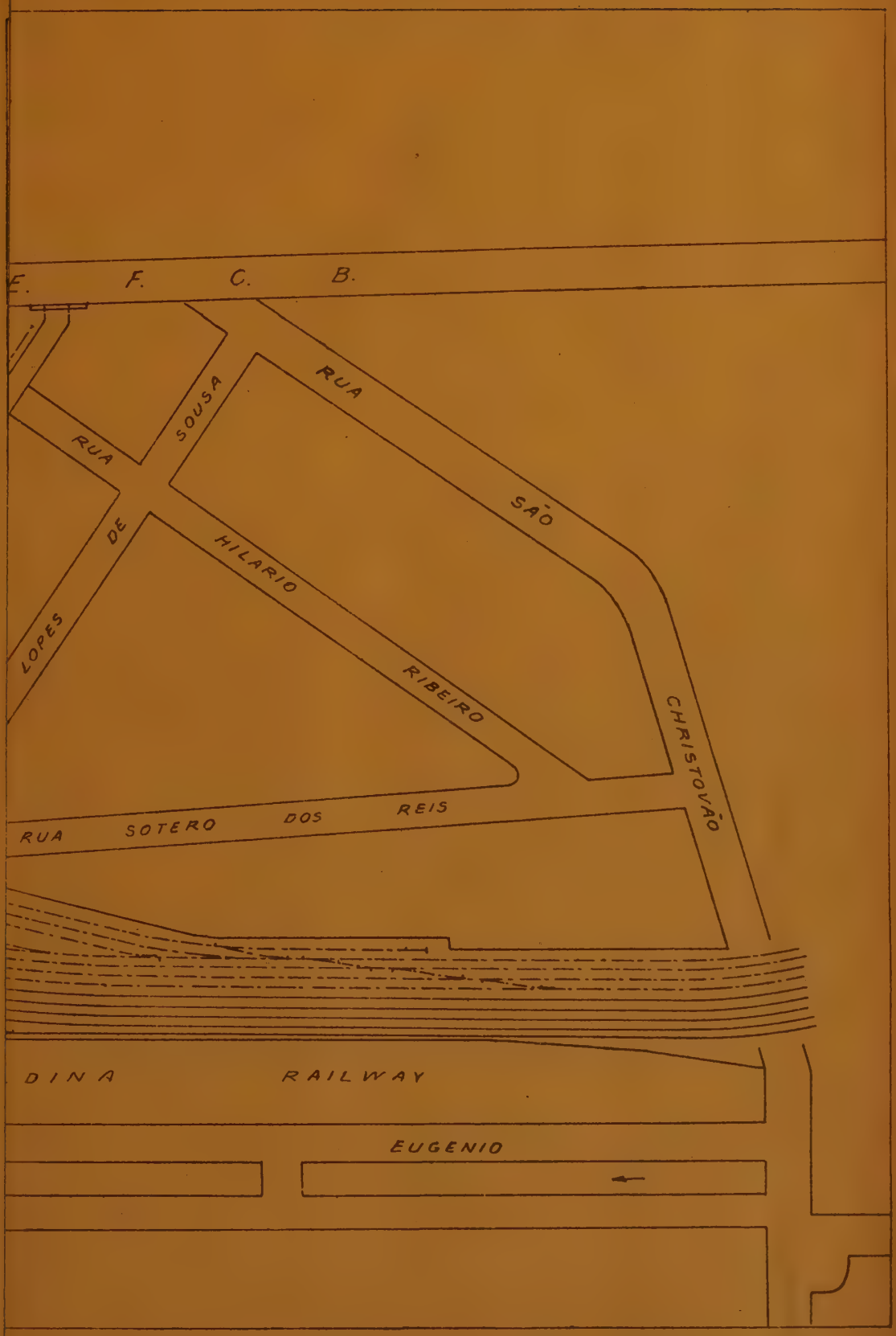
E. F. C. B

Estação inicial para as linhas de bitola estreita

Estudo da Leopoldina Railway

Escala em metros.

0 20 40 60 80 100 120


E.
F.
C.
B.
RUA SOUSA
RUA DE LOPES
RUA SÃO CHRISTOVÃO
HILARIO RIBEIRO
RUA SOTERO DOS REIS
DINA RAILWAY
EUGENIO

E. F. C. B.

Estação inicial para as linhas de bitola estreita

Adaptação do estudo da L. Railway

Escala em metros

0 20 40 60 80 100 120

Viaducto ESTAÇÃO LAURO MULLER da E F C B

OFFICINAS

CARGAS

ARMAZEM

ABRIGO PARA CARROS

E. de F. Federaes

PASSAGEIROS

ESTAÇÃO

ESTAÇÃO

Leopoldina Railway

MULLER

Mangue

BICALHO

LAURO

FRANCISCO

COMBUSTIVEL

Rio

RUA SOUSA LOPES DE HILARIO RIBEIRO

RUA SÃO CHRISTOVÃO

RUA SOLERO DOS REIS

AREA RESERVADA PARA A LEOPOLDINA RAILWAY

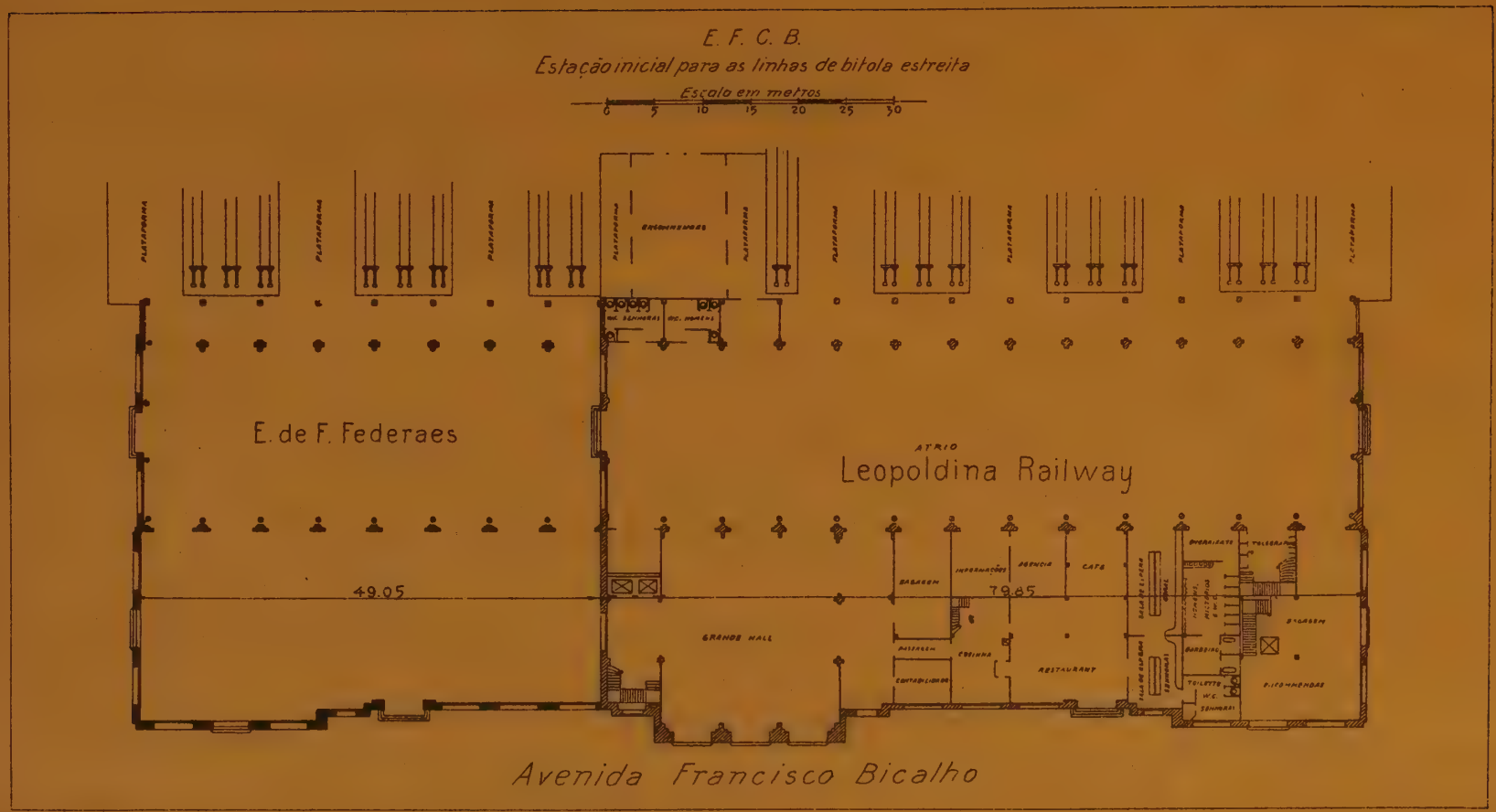
AVENIDA Rio

FRANCISCO Motocono

EUGENIO

AV.

AV.


E. F. C. B.
Estação inicial para as linhas de bitola estreita
Escala em metros
0 5 10 15 20 25 30
E. de F. Federaes
ATRIO
Leopoldina Railway
49.05
79.85
GRANDE HALL
RESTAURANT
Avenida Francisco Bicalho

Como trabalhos complementares, foram construidos em Bello Horizonte: um armazem de mercadorias, uma casa para residencia do Chefe do Deposito, 2 edificios para pequenas officinas de carpintaria e ferraria, 2 outros para depositos de materiaes, um para escriptorio e deposito de materiaes pequenos e foram iniciadas as construcções de um dormitorio e escriptorio da Sub-Chefia de Tracção e uma casa para morada do Sub-Chefe.

PROLONGAMENTOS E RAMAES

Consoante a determinação de V. Ex., a partir de 1º de janeiro, o trecho de linha de Corintho a Pirapóra passou a denominar-se *"Ramal de Pirapóra"*, ficando com a denominação de *"Linha do Centro"* o antigo ramal para Montes Claros.

PROLONGAMENTO DA LINHA DO CENTRO

Em continuação aos serviços iniciados no anno anterior, entre Bocayuva e Montes Claros, foram escavados cerca de um milhão e quinhentos mil metros cubicos e construidas a maior parte das obras de arte, tendo ficado terminados os trechos dos tarefeiros Portella & Comp. Limitada; José Dantas; A. Lopes do Amaral; Alvimar C. de Rezende; Pedro Lessa Spyer e Abel de Rezende Costa.

Teve inicio e prosegue satisfatoriamente a construcção dos edificios.

O trecho de Bocayuva a Montes Claros, com 72 kilometros de extensão, é um dos mais pesados da bitola estreita.

Partindo de *"Bocayuva"*, ás margens do Guavinipau, affluente do Jequitahy, a linha sobe até a garganta do Traçadal, onde apanha as cabeceiras do rio Verde Grande, que acompanha pela margem direita, até a estação de *"Juramento"*.

Atravessando ahi em uma ponte de cimento armado de 12 ms. de vão, o rio de Pedras, affluente do rio Verde, e, logo depois, este outro sobre uma ponte do mesmo material, em tres vãos de 10m, procura o corrego Barreiro d' Anta, que acompanha até a garganta do Boqueirão.

Apanhando aguas do rio Cruzeiro, desce a linha até atravessar este ultimo na estação de *"Antonio Olyntho"*, de onde sóbe até a garganta do Pau Preto, divisor de aguas entre o rio Cruzeiro e o Vieira, a cuja margem está situada Montes Claros.

Os trilhos da Viação Bahiana estão em Triumpho, achando-se muito adiantada toda a construcção até Bom Jesus dos Meiras.

Construida em uma vasta planicie a cidade de Montes Claros, que conta cerca de 10.000 habitantes, tem um aspecto colonial em vivo contraste com sua actividade commercial. Nella funccionam, além de pequenas industrias, duas fabricas de tecidos, varios estabelecimentos de beneficiamento de algodão e uma fabrica de botões ,tendo pois, conseguido manter uma existencia de prosperidade, apezar da grande difficuldade de transporte com que vem luctando até agora.

No novo trecho que deverá ficar concluido até o mez de setembro do proximo anno está prevista a construcção das seguintes estações: — *Engenhiro Dolabella, Engenheiro Pires e Albuquerque, Juramento, Antonio Olyntho e Montes Claros,* que ficará situada a 1.117 kilometros do Rio de Janeiro.

Com o prolongamento previsto para a capital da Bahia, a ligação Rio de Janeiro — S. Salvador terá a seguinte extensão approximada:

Rio — Montes Claros	1.117	kilometros
Montes Claros — Tremedal	247	"
Tremedal — Bom Jesus dos Meiros (pela variante do Caculé)	237	"
Bom Jesus dos Meiras — Triumpho	136	"
Triumpho — São Felix	358	"
São Felix — Conceição da Feira	13	"
Conceição da Feira — Burahem	54	"
Burahem — Agua Comprida	52	"
Agua Comprida — São Salvador	28	"
Total	2.242	"

Os trilhos da Viação Bahiana estão em Triumpho, achando-se muito adiantada toda a construcção até Bom Jesus dos Meiras.

RAMAL DE PONTE NOVA

O novo trecho parte da estação de *"Lavras Velhas"*, na Fazenda deste nome ás margens do rio do Carmo, pelas quaes desce até a fazenda do Crato, onde o atravessa n'uma ponte metallica de 30m,00 de vão livre.

Acompanhando, pela margem direita o rio do Carmo, até a estação que se denominará *"Felippe dos Santos"*, attinge ahi o corrego Bom Retiro, por cujas margens sóbe até vencer uma serie de gargantas, que transpõe, para apanhar as aguas do rio Piranga, a cujas margens se encontra a cidade de Ponte Nova.

Esta cidade, de aspecto moderno, está situada em um terreno muito accidentado e é o centro de uma das melhores zonas agricolas do Estado de Minas, na qual se cultivam com grande intensidade o café, a canna de assucar e cereaes.

Servida pela Leopoldina está Ponte Nova, entretanto, inteiramente isolada da capital de Minas Geraes gastando-se nada menos de 30 horas de viagem entre estas duas cidades mineiras.

Com a ligação a viagem poderá ser feita em 10 horas.

No trecho atacado entre Lavras Velhas e Ponte Nova foram escavados cerca de oitocentos mil metros cubicos e construidas as respectivas obras de arte.

Ficaram terminadas a antiga tarefa da firma H. Saboya & Comp. e a do Snr. Angelo Ferrari.

Apezar das difficuldades, devidas a natureza do sólo e ao accidentado do terreno, este trecho, com 61 kms. deverá ficar concluidos no proximo anno de 1926, sendo dividido em seis secções pelas seguintes estações: — *"Edgard Werneck", "Acayaca", "Felippe dos Santos", "Ita", "Ribeirão"* e *"Ponte Nova"*.

Como serviços complementares á construcção do ramal de Ponte Nova, foi iniciado, tendo attingido a um gráo bastante adiantado a construcção das installações destinadas á residencia de Ouro Preto, constantes de uma casa para o Engenheiro Residente, uma para o armazenista, um edificio para o escriptorio, um outro para a ferraria, um destinado á carpintaria e serraria e um para deposito de materiaes.

Sendo de urgencia a installação da residencia, foram preparadas installações provisorias, que já estão funccionando.

RAMAL DE LIMA DUARTE

O trem de lastro poude chegar a Lima Duarte em 8 de dezembro, ficando assim a Central com mais 28 kilometros que brevemente serão entregues ao trafego. Nestes 28 kilometros de uma linha pesada existem algumas obras de certo vulto como a ponte do Rio do Peixe e um tunnel em curva aberto em rocha. O movimento de terra foi em média de 80 metros cubicos por metro corrente de linha.

Estão sendo atacados tambem 10 kilometros além da estação de Lima Duarte pelo traçado que busca Bom Jardim e que terá 97 kilometros de extensão.

No trecho a inaugurar (*) ficam situadas as seguintes estações: *"Orvalho"* (322,840), *"Menejo"*, (k.329,700), *"Lima Duarte* (k. 339,840).

RAMAL PARA SANTA CRUZ

O serviço do ramal de Austin a Santa Cruz e de Carlos Sampaio a Austin foi atacado em meados de setembro com grande in-

(*) — Foi inaugurado a 1º de Março de 1926.

tensidade, ficando logo, ao fim do anno, grande parte do serviço de terraplenagem prompto e dois kilometros de assentamento no ponto de ataque em Santa Cruz.

O ramal que é de 30 kilometros entre Austin e Santa Cruz tem 33 kilometros desde Carlos Sampaio e está projectado para bitola mixta.

Com o movimento de terra médio de pouco mais de 5 metros cubicos por metro corrente, é de construcção facil, avultando apenas entre as obras d'arte uma ponte de 2 vãos de 30 metros, na travessia do rio Guandú.

Foi iniciado tambem o preparo da explanada na estação de Austin destinada a deposito e triagem de vagões e lavagem dos carros serie H para as duas bitolas.

Construido o ramal, para os carros destinados ao Matadouro e ao futuro porto de Itacurussá, haverá uma grande economia de percurso, pois ficarão desobrigados de vir até Deodoro, aliviando-se tambem o trecho de Austin a essa estação.

Cogitando-se do intercambio de material rodante entre a Central, a Oeste e a Rêde Sul Mineira, evitando baldeações, sou de parecer que o mesmo só poderá ser economicamente effectuado ligando-se a Central com bitola estreita ás linhas tronco da Oeste e da Rêde. Para isto será necessario prolongar a bitola estreita da linha mixta que estamos construindo, até Angra dos Reis, aproveitando os trabalhos já feitos de Mangaratiba a Angra dos Reis, ponto que brevemente será attingido pela Oeste. Ficará assim ligado o Rio de Janeiro, toda a Linha Auxiliar e a Leopoldina Railway á linha tronco da Oeste que passa por Barra Mansa e Lavras.

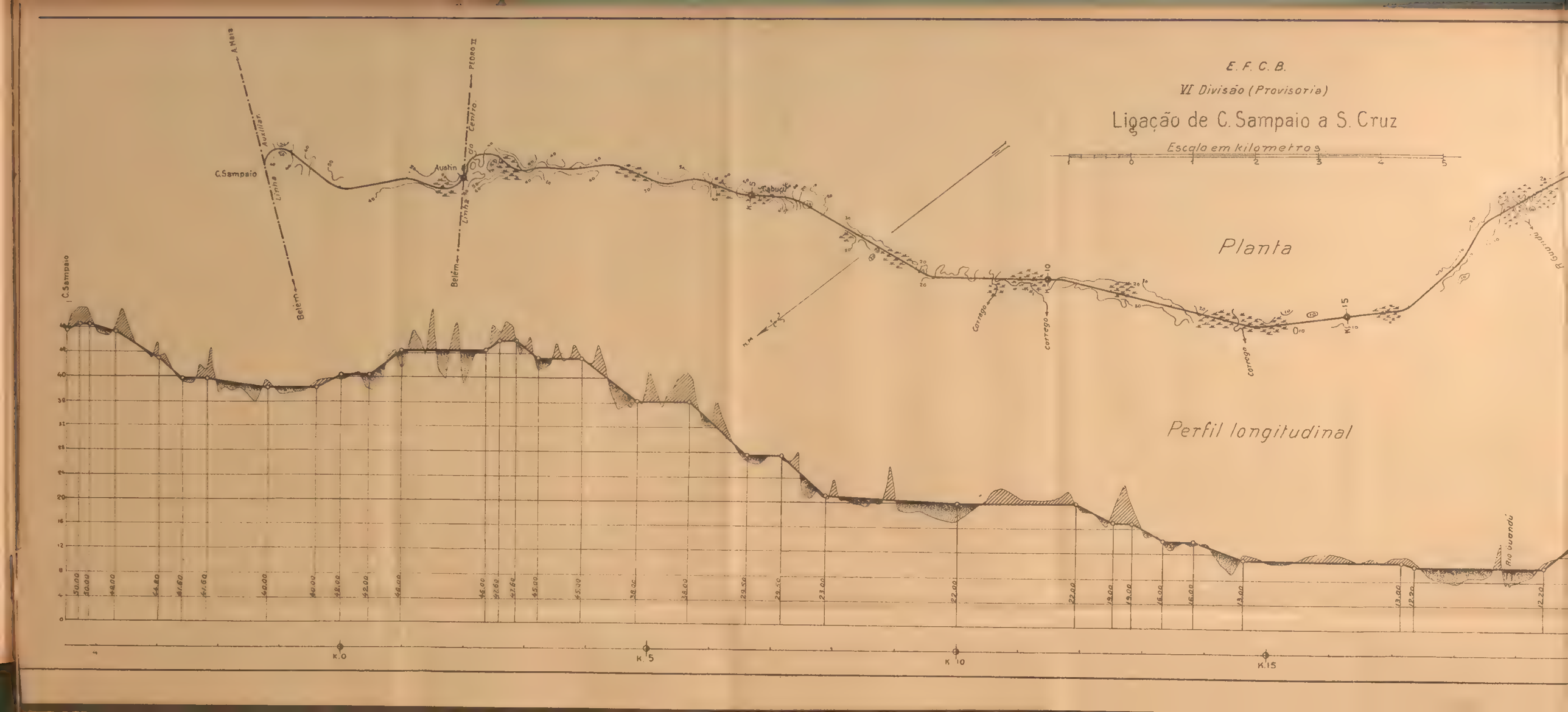
Duplicado que seja o ramal de S. Paulo será facil estabelecer nas duas linhas o terceiro trilho de Barra Mansa a Cruzeiro, ficando ligado o systema acima á linha tronco da Rêde Sul Mineira que parte de Cruzeiro.

A construcção do ramal até Santa Cruz deverá ficar concluido até fins do anno de 1926.

Os terrenos para a construcção foram doados nas seguintes condições:

> "Termo de ajuste definitivo de doação de terrenos situados no Municipio de Iguassú e immissão de posse e servidão de aguada entre partes: a Estrada de Ferro Central do Brasil e o Exmo. Snr. João Leopoldo Modesto Leal (Conde Modesto Leal) e sua mulher Exma. Snra. D. Izabel Fernandes Moreira Leal, na fórma abaixo:
>
> Aos 12 dias do mez de fevereiro de 1926, presentes na Secretaria da Estrada de Ferro Central do Brasil como outorgantes doadores o Exmo. Snr. João Leopoldo Modesto Leal (Conde Modesto Leal) e sua mulher Exma. Snra. D. Izabel Fernandes Moreira Leal, residentes nesta Capital, á rua das Laranjeiras n. 304 e como outorgada a Es-

PEDRO II
Retiro de S. Cruz
K.28
K.29
S. Cruz


E. F. C. B.
VI Divisão (Provisoria)
Ligação de C. Sampaio a S. Cruz
Escala em kilometros
Planta
Perfil longitudinal
C. Sampaio
Austin
Rabuçu
Belém
Linha Central
Linha Auxiliar
Pedro II
Ribeirão
Rio Guandú
K. 0
K. 5
K. 10
K. 15

E. F. C. B.

VI Divisão (Provisoria)

Ligação de C. Sampaio a S. Cruz

Escala em kilometros.

0 1 2 3 4 5

Planta

Cibuco

Corrego

Corrego

Corrego

Rio Guandú

Ramal de S. Cruz

K.29

S. Cruz

Montanha

S. Cruz

Ramal de S.ta Cruz

K 10

K 15

K 20

K 25

K 30

Perfil longitudinal

Rio Guandú

23.00 23.00 22.00 22.00 19.00 19.00 16.00 16.00 13.00 13.00 12.20 12.20 7.00 7.00 10.00 10.00 24.60 24.60 20.60 20.60 25.00 25.00 9.42

trada de Ferro Central do Brasil, representada neste acto pelo seu Director Dr. João de Carvalho Araujo, pelos outorgantes foi dito que, sendo legitimos possuidores das fazendas denominadas Marapicú e Cabuçú, constitutivas, em parte, do extincto morgado de Marapicú e das terras que lhes ficam de permeio, denominadas Bôa Vista, Bernardino do Monte e Nogueira, situadas no municipio de Iguassú, no Estado do Rio de Janeiro, com limites e confrontações constantes das respectivas escripturas publicas de acquisição, as quaes foram lavradas: em notas de tabellião Castro, em 25 de novembro de 1911, a das fazendas de Cabuçú e Marapicú; pelo escrivão de paz Geraldino Machado Nunes de Queimados, 2º Districto de Iguassú, em 6 de novembro de 1912, a das terras denominadas Bôa Vista; em notas do Tabellião Ibrahim Machado em 2 de maio de 1917, a das terras denominadas Bernardino do Monte; e, finalmente, pela carta de arrematação expedida pelo juiz de Direito da Comarca de Nova Iguassú (1º Officio) em 9 de julho ainda de 1917, referente ás terras denominadas Nogueira, transmittem á outorgada, por doação e pela clausula "Constituti", todo o direito, dominio e posse que têm sobre uma faixa de terreno situada nas referidas fazendas, em toda a extensão em que ellas são atravessadas pelo traçado do projecto de ligação ferrea de Austin a Santa Cruz, de modo a constituir esse traçado o eixo da faixa doada, a qual terá uma largura de trinta metros (30m,00) excepto em os locaes em que, por froça desta doação, devem ser construidas duas estações, onde a largura será de sessenta metros (60m,00) para um dos lados do eixo da linha, em uma extensão de setecentos metros (700m,00) para cada estação; declaram ainda os outorgantes que, além da faixa de terreno já alludida, transmittem mais á outorgada, tambem por doação, uma area de terreno, em Austin, com a superficie de cincoenta e seis mil metros quadrados (56.000m00) a ser opportunamente demarcada pela outorgada, em os pontos mais convenientes, resalvados nesta parte os direitos de terceiros, certo como é que, no local, os outorgantes já effectuaram a venda de pequenas areas de terreno; outrosim os outorgantes cedem ainda á outorgada, sempre por doação, as areas de terreno necessarias á construcção das casas de turma a edificar de tres em tres kilometros, approximadamente, e uma para o mestre de linha, com a superficie de mil metros quadrados (1.000m,200), para cada casa, em locaes a serem fixados, fóra da faixa primitiva, bem como permittem a servidão da aguada de que são senhores e legitimos possuidores naquella localidade. — Para a effectividade da doação de que trata o presente ajuste, os outorgantes estabelecem a condição de ser, pela outorgada, dado ao trafego, dentro do prazo de tres annos (3), a contar da data da assignatura deste termo, a linha ferrea entre Austin e Santa Cruz, e, bem assim, a de serem construidas duas estações no referido trecho. — Desde que não se verifique a condição acima estipulada, a doação de que trata o presente termo se resolverá de pleno direito em compra e venda pura pelos outorgantes á outorgada, das areas de terras, doadas em sua totalidade, ao preço de mil réis (Rs. 1$000) por metro quadrado. — Pela outorgada representada pelo seu director, foi dito que, devidamente autorizada pelo officio n. 25, de 15 de janeiro ultimo, da Directoria Geral de Contabilidade (1ª. Secção) do Ministerio da Viação e Obras Publicas. — processo n. 443-142-926 — acceita a presente doação em todos os seus termos, declarando ficar a Estrada de Ferro Central do Brasil obrigada a não suspender os trabalhos do ramal em apreço, até

sua conclusão, desde que o Congresso Nacional lhe faculte os recursos para tal fim. — Declararam, finalmente, os outorgantes que autorizam a outorgada Estrada de Ferro Central do Brasil a entrar desde já na posse dos immoveis doados, compromettendo-se a assignar na Directoria do Patrimonio Nacional a competente escriptura definitiva, occasião em que devem exhibir todos os titulos documentos que provém a propriedade, de modo a tornar a doação sempre bôa, firme e valiosa, livre e desembaraçada de qualquer onus judicial ou extra-judicial, fazendo-a respeitar por seus herdeiros e successores e respondendo pela evicção, pelo que foi lavrado o presente termo, em livro proprio sob n. 4, á fls. 135 verso, com os termos de abertura e encerramento assignados pelo Dr. Director e com as respectivas folhas rubricadas pelo Secretario da Estrada, sendo assignado por todos os interessados, na presença das testemunhas abaixo, depois de lido e achado conforme. — Secretaria da Estrada de Ferro Central do Brasil, Rio de Janeiro, em 12 de fevereiro de 1926. — (a) Izabel Fernandes Moreira Leal. — (a) João de Carvalho Araujo. — (a) J. L. Modesto Leal. — Testemunhas: — (a) Alfredo Dollabela Portella. — (a) Alberico Dias de Moraes".

Espero que V. Ex. me ha de relevar a extensão das presentes notas, onde summariei os assumptos e apreciei os dados que, pelo relatorio, serão submettidos ao seu esclarecido e elevado espirito. Si tanto detalhe é desnecessario para quem, como V. Ex., tão profundo conhecimento tem dos departamentos confiados á sua experimentada orientação, o mesmo não acontece com todos em geral.

Foi, pois, tambem meu intuito na redacção um pouco minuciosa do presente trabalho, conduzir os que se interessem pela Central do Brasil a uma mais justa apreciação do vulto crescente e complexidade das suas operações e do esforço empregado pelo Governo, pela Administração e pelo Pessoal para vencer as difficuldades e melhorar os seus serviços.;

Ao Exmo. Snr. Dr. Francisco Sá, M. D. Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas.

Setembro de 1926.

J. Carvalho Araujo

Director

ANNEXO N. 1

RAMAL DE MOGY DAS CRUZES A ITAPEMA (SANTOS)

NOTAS SOBRE OS SERVIÇOS AO CARGO DA COMMISSÃO CHEFIADA PELO ENGENHEIRO CARLOS EULER (SUB-DIRECTOR DA VIA PERMANENTE)

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

RAMAL DE MOGY DAS CRUZES A ITAPEMA (SANTOS)

A crise recente do porto de Santos originou-se da impossibilidade em que se via a S. Paulo Railway de attender á affuencia de cargas que solicitavam transporte entre Santos e São Paulo. Além da escassez de seu material rodante, que concorreu para essa crise, o systema funicular empregado por essa estrada para, de Piassaguera em diante,vencer a differença de nivel de cerca de 800 metros que tantos são os que separam o littoral do planalto paulista, oppõe ao augmento do trafego um limite intransponivel oriundo:

1°) da impossibilidade do aproveitamento das 24 horas diarias pela necessidade de reparar tanto a linha como os cabos e as machinas dos planos inclinados;

2°) da impossibilidade de augmentar a lotação dos cabos e das machinas fixas;

3°) da necessidade de reservar tempo para os trens de passageiros.

Fixadas como se acham a resistencia dos cabos, a potencia dos motores e o numero de horas de trabalho diario, resulta a limitação do trafego para essa linha, funcção daquelles elementos.

A propria administração da S. Paulo Railway já declarou que a capacidade de suas linhas na serra é de:

2.000 toneladas diarias nos planos antigos, e de 3.600 nos novos, ou um total de 5.600 toneladas n'um sentido, ou sejam 11.200 para ambos os sentidos. Em 313 dias uteis do anno resultará portanto um transporte maximo de 3.505.600 toneladas.

Em 1924 o movimento de Santos foi de 2.274.050 toneladas de cargas nas entradas e sahidas. O crescimento das lavouras, industrias e commercio do estado de São Paulo e das regiões dos estados limitrophes que são tributarios do porto de Santos, póde ser

expressado pela taxa de 15% ao anno, segundo os dados estatisticos officiaes referentes ás mencionadas actividades economicas, o que faz prever o seguinte trafego provavel na linha da serra da S. Paulo Railway:

em	1925	— 2.615.157	toneladas
"	1926	— 3.007.431	"
"	1927	— 3.458.545	"
"	1928	— 3.977.328	"

quer dizer que nestes proximos annos a capacidade daquella linha será muito provavelmente attingida e excedida. O saldo das cargas não transportaveis terá que se ir accumulando em Santos, ou, mais provavelmente, irá procurar o porto do Rio de Janeiro.

E' esta a perspectiva que diante de si têm as regiões tributarias do porto de Santos. São ellas servidas por uma rêde ferroviaria que actualmente excede de 6.000 kilometros e se vae alargando diariamente em virtude do seu crescimento quer quanto á sua população que orça por 8 milhões de habitantes, quer quanto ás suas lavouras, seu commercio e suas industrias.

Esse complexo de linhas ferreas converge sobre a cidade de S. Paulo e tem como unico escoadouro para Santos, a São Railway, limitada, como se viu, na sua capacidade de transporte annual a cerca de 3 1|2 milhões de toneladas.

Tendo em vista essa situação prenhe de consequencias ruinosas para o paiz ,e em virtude de estudos preliminares feitos na Secção Technica da 5ª Divisão desta estrada, o respectivo Sub-Director, engenheiro Carlos Euler, apresentou ao Governo Federal um memorial acompanhado de planta, indicando como solução o prolongamento da Central a Santos por um ramal partindo de Mogy das Cruzes. Esse projecto mereceu todo apoio do Governo Federal que em Novembro enviou ao Congresso uma mensagem solicitando um credito de 50 mil contos para a sua realisação. Autorisado ao depois o estudo desse ramal, foi elle iniciado com o reconhecimento da passagem mais favoravel da serra do Mar entre as bacias dos rios Jundiahy e Itayassupeva — affluentes do Tieté — e a do rio Quilombo que corre na vertente oriental da referida serra, que desagua no canal de Santos. Começado nos primeiros dias do mez de Março de 1926 terminou antes do fim desse mez, ficando demonstrado que a passagem mais vantajosa é a do Itaguassú nas cabeceiras do rio Itayassupeva, tendo como contravertente um pequeno affluente do rio Nhapaúva que fórma um dos braços superiores do Quilombo. A altura dessa garganta sobre o nivel do mar é de 810 metros, sendo ella a mais baixa que se en-

contra, desde as nascentes do Jundiahy, passando pelas do Itayassupeva, até á estação de Paranápiacaba da S. Paulo Railway. Reconheceram-se mais os valles dos rios Nhapaúva e Quilombo, e determinou-se que a linha passaria na cóta 380 para o valle do Jurubatuba, a leste do Quilombo, em cuja bacia deveria se desenvolver quanto fosse possivel para então attingir a do rio Trindade, em cujas cabeceiras parecia possivel a volta pela mesma encosta até alcançar o morro do Cabrão, á margem do Canal Bertioga, ultimo espigão da serra do mar em direcção a Itapema.

Fixado assim o traçado nas suas linas geraes, deu-se inicio á a exploração por meio de 3 turmas. Todas ellas deviam partir da garganta do Itaguassú: a primeira em direcção a Mogy; a segunda descendo pelo valle do Nhapaúva e em seguida pelo do Quilombo até á passagem desse rio para o Jurubatuba.

Sendo impossivel determinar com sufficiente rigor a distancia que vae de Itaguassú áquella passagem, necessaria aliás para fixar o ponto de partida da 3ª turma, foi esta incumbida de correr uma simples linha de ensaio estaqueada apenas de cem em cem metros e nivellada.

Desse modo obter-se-hia a cóta exacta do *grade* no ponto em que deveria ser iniciada a exploração da 3ª secção. As constantes chuvas dos mezes de Abril e Maio, assim como os frequentes nevoeiros na Serra, a natureza do terreno e a densa matta virgem que se extende do alto da serra até proximo ao canal da Bertioga, difficultaram sobremodo o serviço das 2ª. e 3ª. turmas e por isso só a 31 de Julho esta ultima alcançou a Bertioga, emquanto que a 1ª. turma já em 20 de Junho havia attingido Mogy. Em 2 de Setembro ficou concluido o projecto da linha com 72 kilometros de extensão de Mogy a Itapema, sendo que os 5 primeiros pertencem á linha em trafego de Mogy a Norte, de sorte que a construir restam 67 kilometros.

Na secção de Mogy ao alto da serra (Itaguassú) foram empregadas em pequenas extensões a declividade maxima de 7 1|2 por mil e curvas de raio minimo de 312 metros. Entre curvas reversas foi adoptada a tangente minima de 160 metros. — Quando se estuda uma linha de serra verifica-se sem difficuldade que se póde e deve dividil-a em secções a que correspondem declividade certas e inconfundiveis. Assim entre Itaguassú e o rio Nhapaúva verificou-se que não era possivel empregar rampa excedente de 18 millimetros, afim de evitar a construcção de um grande viaducto sobre aquelle rio e de perder com essa travessia cerca de 2 kilometros de possivel desenvolvimento, caso fosse empregada declividade maior. Mas do Quilombo para o Jurubatuba e Trindade, tendo se ensaiado as rampas de 20, 22 e 25 millimetros successivamente, resultou que com o emprego desta ultima seria possivel

supprimir varios tuneis, reduzir grandemente os restantes, evitar diversos viaductos e diminuir em geral quer os cortes, quer os aterros. Tão grande foi a differença entre os 3 traçados correspondentes áquellas declividades que não era possivel recusar a de 25 millimetros.

Do rio Trindade em diante até o canal da Bertioga empregou-se, como mais vantajosa a declividade de 10 millimetros. Disso resultou então para toda a serra uma declividade média de 21,4 millimetros.

A curva de 191 metros de raio foi empregada excepcionalmente; em geral, não se desceu abaixo de 229 metros.

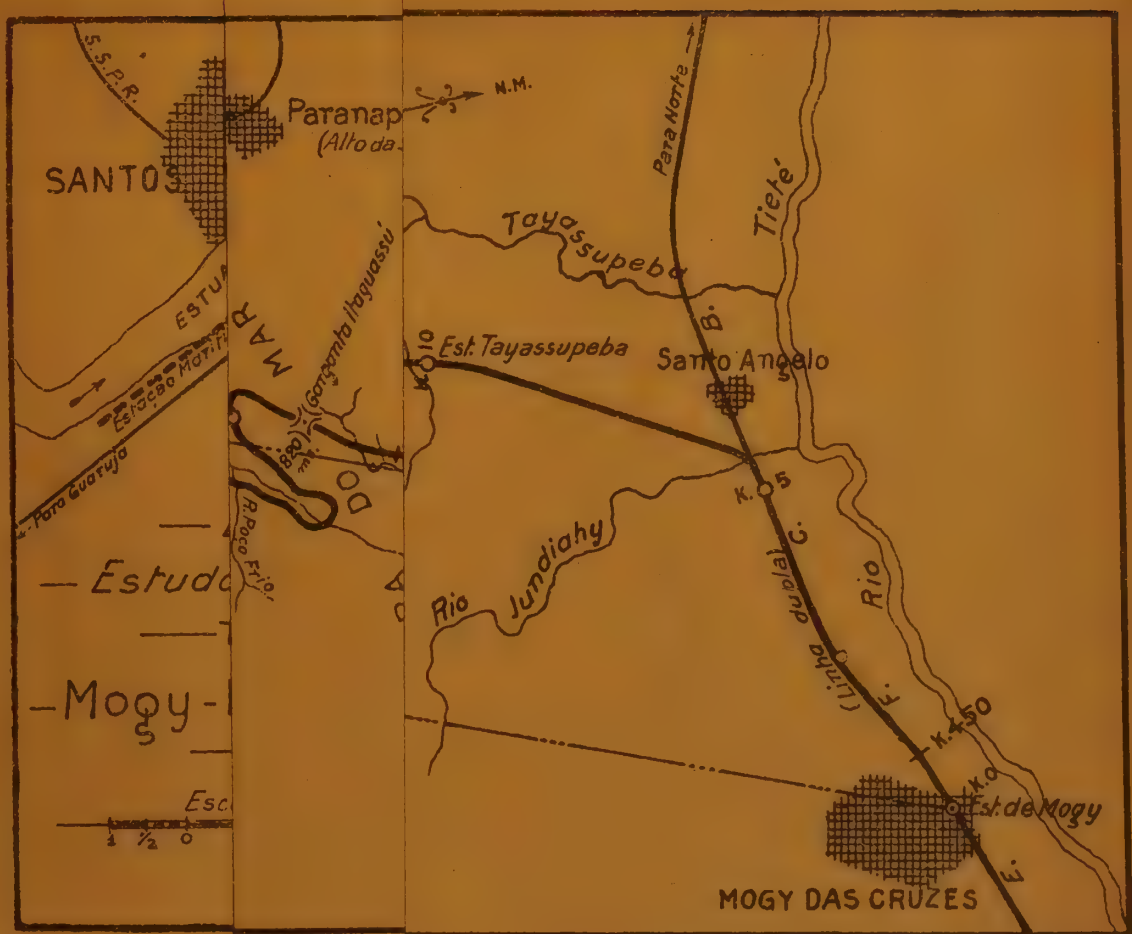
Não são raras as tangentes longas de algumas centenas de metros até mais de mil. Tambem encaixaram-se na serra 3 patamares de 350 metros no minimo para os futuros postos telegraphicos.

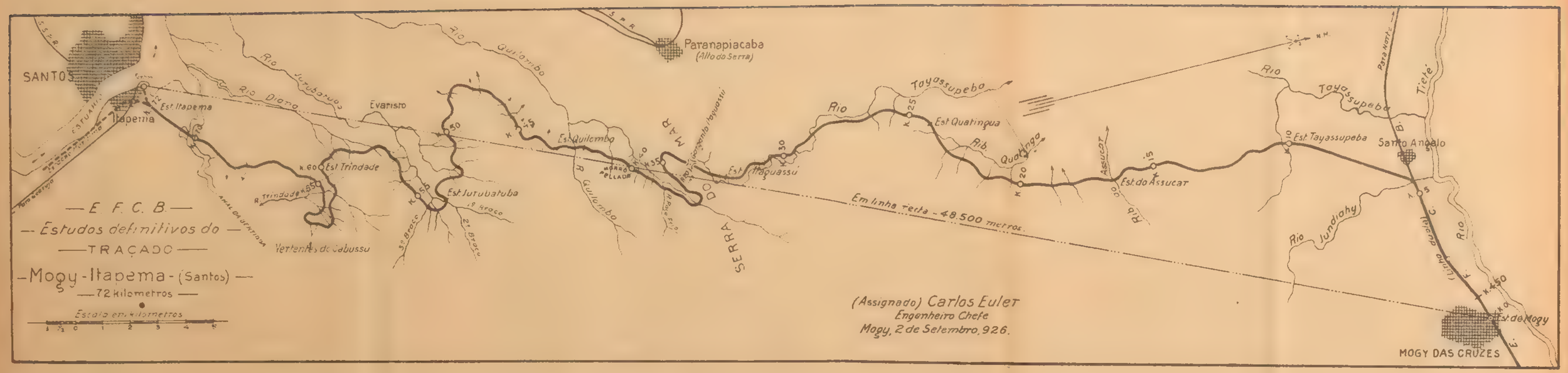
Para se ter uma ideia precisa das difficuldades que a densa matta virgem oppunha aos exploradores, basta mencionar que o projeto definitivo encurtou sobre as polygonaes da expliração 21% entre Itaguassú e o Jurubatuba e 32% dahi ao Trindade, emquanto que na primeira secção de Mogy a Itaguassú o encurtamento foi apenas de 0,02% . A extensão total dos alinhamentos da exploração foi de 78.020 metros de Mogy ao Bertioga, emquanto que o projecto entre esses pontos ficou com 64.080 metros ou 18% de encurtamento final. Prevendo esse resultado, as instrucções expedidas aos Chefes de Secção da Serra determinavam que calculassem o *grade* para uma declividade de 18 millimetros, descontando além disso em cada kilometro 100 metros da extensão realmente estaqueada e que previssem patamares de 500 metros em cada 8 kilometros; além disso a 2ª turma no inicio de seu trabalho devia considerar a linha de nivel na extensão de um kilometro.

Foi unicamente devido a essas cautellas que o projecto sempre se conservou dentro da faixa de topographia levantada.

Rio de Janeiro, 9 de Setembro de 1926.

Visto — C. Euler.


S.S.P.R.
SANTOS
Paranap
(Alto da
N.M.
Para Norte
Tiete'
Tayassupeba
B.
Est. Tayassupeba
Santo Angelo
Estação Mar
Para Guarujá
Garganta Itaguassú
MAR
DO
R. Poço Frio
Estuda
Mogy-
Esc
Rio Jundiahy
Linha dupla
C.
F.
E.
Rio
K. 0
K. 5
K. 45
K. 0
Est. de Mogy
MOGY DAS CRUZES


— E. F. C. B. —
— Estudos definitivos do —
— TRAÇADO —
— Mogy-Itapema - (Santos) —
— 72 Kilometros —
Escala em kilometros
SANTOS
Itapema
Est. Itapema
Evaristo
Rio Diana
Rio Jurubatuba
Rio Quilombo
Paranapiacaba
(Alto da Serra)
Est. Trindade
Est. Jurubatuba
Vertentes do Cabussu
Est. Quilombo
Est. Itaquassu
Rio Tayassupeba
Est. Quatinqua
Est. do Assucar
Est. Tayassupeba
Santo Angelo
Rio Jundiahy
Rio Tietê
Est. de Mogy
MOGY DAS CRUZES
Em linha recta - 48.500 metros.
SERRA DO MAR
(Assignado) Carlos Eulet
Engenheiro Chefe
Mogy, 2 de Setembro, 926.

ANNEXO N. 2

EXPOSIÇÃO SOBRE OS SERVIÇOS DA LOCOMOÇÃO

PELO ENGENHEIRO ERNANI BITTENCOURT COTRIM, SUB-DIRECTOR INTERINO DA 4.ª DIVISÃO

Sr. Dr. Director

Venho cumprir o determinado em vosso telegramma circular para que as Divisões organisassem uma synthese do que de mais importante tivesse occorrido em 1925, para figurar na introducção do relatorio, referente a esse anno.

DIFFICULDADES DE ADMINISTRAÇÃO — OS ORÇAMENTOS — No anno que decorreu perduraram e cada vez mais se accentuaram as difficuldades administrativas.

Conhecida é já a minha opinião e a maneira pela qual eu penso que se poderá eliminar grande parte das resistencias passivas, que entravam a marcha dos serviços de caracter essencialmente industrial, — como são os da Central. O remedio unico é — *autonomia administrativa e financeira* — e nunca será de mais repetir essa verdade. Em serviço industrial, e principalmente na industria do transporte, em que a intensidade do serviço é uma funcção complexa de muitos factores extranhos, é difficil prever e, principalmente, com a antecedencia de mais de um anno. E é justamente dessa industria que se deve exigir, para o seguro desenvolvimento economico do paiz, a maior flexibilidade em attender ás solicitações do seu trafego.

Com orçamentos feitos pelo Congresso, para o qual se organisa a proposta, com a antecedencia de mais de um anno, por mais clarividente que seja o administrador, são immensas as probabilidades de erros de previsão, muitas vezes, enormes, mas apezar dessas probabilidades de erros de previsão, esses orçamentos são construidos com uma rigidez metallica e com uma quasi intangibilidade, pois sabemos as difficuldades e as demoras para a obtensão de creditos supplementares. Esses orçamentos devem obedecer, na sua extructura, ao que o Regulamento do Codigo de Contabilidade Publica, estabeleceu, em seus artigos referentes á despesa, capitulo II. Ahi está determinada a difficil obrigatoriedade de que a despeza provavel com materiaes, seja desdobrada em sub-consignações, taes como, machinas e ferramentas; mobiliarios; combustivel; lubrificantes; material rodante, etc. A intangibilidade dessas sub-consignações e a rigidez absoluta das mesmas, nos conduzem a absurdos incompativeis, com a feição de serviços, que não podem parar, sem graves prejuizos para a economia publica ou mesmo perturbação da ordem.. (*Cita exemplos relativos á acquisição de materiaes e, passando á parte de pessoal, refere-se á necessidade da fusão das classes de praticantes de machinista e machinistas de* 4ª. *classe de que já cogitei no inicio do Relatorio*).

Dada a difficuldade de previsão, o orçamento deve ser flexivel, e as sub-consignações do pessoal e material devem ser globaes, constando apenas o total. A divisão só poderá ser feita pelo administrador, de accôrdo com as necessidades occurrentes, podendo, no entanto, ser na escripta *lançada a depesa em differentes titulos.* (*O Dr. E. Cotrim desenvolve o seu ponto de vista já conhecido de transformar a Central em sociedade anonyma*).

DEFICIENCIA DE RECURSOS — As dotações orçamentarias são insufficientes para a manutenção do serviço actual. São pequenas para conservar o material rodante em estado de segurança, e como esse material se deprecia a olhos vistos, a quantia que não nos é permittido gastar para mantel-o conservado, está sahindo do capital da Estrada. Gastar insufficientemente no custeio e conservação do material fixo e rodante é illusão financeira, porque a parcella de depreciação

pelas avarias não attendidas em tempo, é muito superior ao que se gastaria na conservação opportuna.

Essa deficiencia evidente dos recursos é a consequencia logica da deficiencia de receitas, producto de tarifas bem aquem da rasoabilidade.

A Locomoção precisa ter, ao cambio actual, uma dotação minima para materiaes de consumo de 15.000 contos, e no entanto, em 1925, apezar da taxa média de 8$314, teve sómente 10.500:000$000. Restricções successivas, durante o periodo da guerra e depois, como consequencia da baixa do cambio, exgotaram os nossos stocks e hoje gastamos, o que annualmente adquirimos. Sentimos, portanto, todos os males da lentidão dos processos de compra, que vem assim aggravar a deficiencia dos recursos.

A todo momento sebarramos na falta de materiaes imprescendiveis que entorpecem a marcha dos serviços e permittem, apenas, um aproveitamento mediocre da mão de obra.

Qualquer organização industrial precisa ter como elemento basico o fornecimento de materiaes. O material tem que exercer pressão sobre o operario para que se possa produzir barato. Com o fornecimento insufficiente e atrazado, encarece-se a producção, habitua-se mal o operario e esgotam-se as energias do espirito director, tantas vezes solicitado a resolver problemas cujas soluções estão fóra da sua orbita de acção.

A morosidade dos fornecimento está mais no processo a que se submette a concurrencia e o contracto do que na propria concurrencia que tem, quasi sempre, salutares effeitos.

E' preciso, pois, que se estude uma maneira mais pratica para o processo da concurrencia e do contracto, para que não sejam esperdiçados os parcos recursos distribuidos.

FALTA DE APPARELHAMENTO — Ha muito que vem os Sub-Directores da Locomoção reclamando augmento de capacidade de reparação de suas officinas, sem que esses reclames possam, por multiplas e diversas circumstancias, ser attendidos. E, no entanto, cresce o trafego annualmente e são adquiridas novas locomotivas, carros e vagões.

Depois da construcção das Officinas de Norte e o melhoramento das de Engenho de Dentro em 1910, praticamente o apparelhamento de officinas pouco augmentou.

Mas nesse periodo o material rodante soffreu a seguinte variação.

	1910	1925	% de augmento
Peso das locomotivas na ordem de marcha	24.257 tols.	49.666 tols.	104%
Numero de carros nas duas bitolas	587	895	52%
Numero de vagões nas duas bitolas	3056	6683	118%
Peso morto dos carros e vagões	41.454 tols.	107.797 tols.	160%
Capacidade dos carros e vagões	52.553	191.559	266%
Toneladas kilometros por locomotiva | anno	2.146.887	3.472.969	61%
Toneladas kilometros por carros e vagões | anno	184.600	297.975	61%

LOCOMOTIVAS

Annos	Quantidade de locomotivas	Peso total por locomotiva em serviço (kilos)	Esforço de tracção total (kilos)	T. K. correspondentes a 1 kilo de esforço de tracção
1906	302	59.287	2.660.454	203
1907	322	61.234	2.853.545	207
1908	337	63.048	3.017.186	227
1909	347	65.107	3.308.072	218
1910	365	66.458	3.482.590	218
1911	406	69.116	3.769.865	216
1912	434	72.001	4.121.479	176
1913	461	73.711	4.478.160	182
1914	463	72.582	4.462.305	160
1915	450	79.378	4.493.662	252
1916	465	81.325	4.789.681	191
1917	484	82.089	5.022.865	206
1918	494	81.385	5.065.709	223
1919	502	81.583	5.193.466	250
1920	559	84.247	5.931.225	240
1921	560	84.128	6.097.904	247
1922	560	84.128	5.932.064	275
1923	569	83.244	5.986.460	303
1924	563	85.288	5.958.032	307
1925	577	85.632	6.137.577	328

CARROS E VAGÕES

Annos	Quantidade de carros e vagões	TARA	LOTAÇÃO	Relação em porcentagem entre o peso morto e peso util
		T.	T.	
1906	3.258	32.901,6	43.627,5	75
1907	3.398	35.701,1	47.375,8	75
1908	3.375	38.482,9	48.725,2	78
1909	3.558	40.179,2	51.520,8	77
1910	3.643	41,454,5	52.553,3	78
1911	3.924	43.548,1	55.766,7	78
1912	5.196	71.860	116.910	62
1913	7.259	100.091	163.327	62
1914	7.169	99.147	161.302	62
1915	7.080	98.029	159.476	62
1916	7.059	97.625	158.827	62
1917	6.974	96.250	156.905	62
1918	6.922	95.731	155.745	62
1919	6.946	96.073	156.285	62
1920	6.942	96.358	153.619	63
1921	6.923	96.143	153.145	63
1922	6.972	97.132	153.210	63
1923	7.203	101.382,5	158.585,3	63
1924	7.238	101.689,5	158.595,6	64
1925	7.658	107.797	191.559,1	56

O DE 1923 A 1925

			1925			
	1,60		1,00		1,60	
		Vag.	Car.	Vag.	Car.	Vag.
E. Rios.....		343	28	172	11	308
Palmyra.....		1	5	14	1	1
Lafayette.....		—	64	14	—	—
Sete Lagôas..		—	—	313	—	—
Norte.....		189	—	—	100	292
Valença.....		—	24	46	—	—
A. Maia.....		—	30	3	—	—
Corintho.....		—	18	27	—	—
Cons. Deodoro		734	—	—	—	806
Officinas.....		1186	—	—	135	1122
Totaes.....		2453	169	589	247	2529

RELAÇÃO DOS CARROS REPARADOS PELA 4ª DIVISÃO, NO PERIODO DE 1923 A 1925

	1922				1923				1924				1925			
	1,00		1,60		1,00		1,60		1,00		1,60		1,00		1,60	
	Car	Vag	Car	Vag	Car	Vag	Car	Vag	Car	Vag	Car	Vag	Car	Vag	Car	Vag
E. Rios	66	207	-	-	69	150	3	70	47	261	3	343	28	173	11	308
Palmyra	3	5		1	1	7	—	1	6	22	—	1	5	24	1	1
Lafayette	104	75			84	47	—		70	36	—		64	14	—	—
Sete Lagôas	3	210	-	-	—	230	84	244	—	264	—		—	313	—	—
Norte			70	232			—		—		60	189	—	—	100	292
Valença	38	66	—		30	49	—		26	49	—	—	24	46	—	
A. Maia	41	13	—	—	30	13	—		46	8	—	—	30	3	—	
Corinthe		Encampado	em 1923		9	12	—	-	12	30	—	—	18	27		
Cons. Deodoro		-		408	-	-	—	562	—	—	—	734	—		-	806
Officinas	—		207	1310	—	—	149	1186	—	—	177	1186			136	1522
Totaes	254	576	277	2050	223	508	236	1894	207	670	240	2453	169	589	247	2529

RESUMO

	Bitola de 1m,00		Bitola de 1m,60		Total	
	Carros	Vagões	Carros	Vagões	Carros	Vagões
1922	254	576	277	2050	531	2626
1923	223	508	236	1894	459	2402
1924	207	670	240	2453	447	3123
1925	169	589	247	2529	416	3118

Para justificação da necessidade que hoje existe de apparelhamento de officinas, não pode haver demonstração mais eloquente do que esse quadro. N'um periodo em que não houve sensivel augmento desse apparelhamento, o peso das locomotivas em ordem de marcha, cresceu de 104% e o dos carros e vagões de 160%, tendo além disso o serviço por unidade (locomotiva, carro ou vagão), augmentado tambem de 61%. Só se poderá ter uma bôa conservação do material rodante quando dispuzermos de installações e recursos orçamentarios, capazes de permittir a passagem systematica dos carros uma vez por anno, e dos vagões de dois em dois annos pelas officinas.

Ora, no periodo de 1922 a 1925 as officinas da 4ª. Divisão produziram de accôrdo com o quadro annexo:

Em 31 de Dezembro de 1925 existiam 895 carros e 6.683 vagões. Deveriamos, pois, ter reparado 895 carros e 3.342 vagões, quando só o fizemos em 416 carros e 3.118 vagões.

Dahi se conclue que de anno a anno mais se aggrava a situação, mais se deprecia o material e mais pesadas, portanto, se vão tornando as reparações, reduzindo, em numero, a producção das officinas.

O remedio radical está na construcção de grandes officinas segundo o plano que em annexo exponho e justifico.

Mas emquanto não construirmos essas officinas, que na melhor das hypotheses demandariam 4 annos, para entrar em pleno funccionamento, é necessario, é imprescindivel, que recorramos á industria particular em larga escala, entregando-lhes as reconstrucções e os serviços mais pesados. Desta forma as officinas existentes, com pessoal e material sufficientes, poderão reparar maior numero, e attender-se, assim, á melhor conservação. Serão precisos 6.000 contos por anno, para a reparação de 80 carros e 500 vagões, na industria particular, numeros que representam o minimo capaz de remediar asituação presente.

Quanto a locomotivas a situação apezar de não ter a gravidade da dos carros e vagões, apresenta-se igualmente a exigir novas officinas de grande capacidade, onde possam ser concentradas as reparações, ao em vez de serem ellas feitas em uma multiplicidade de pequenas officinas, nos Depositos, desapparelhadas das facilidades modernas.

ACQUISIÇÃO DE MATERIAL RODANTE — De 1906 a 1925, isto é, em 20 annos, o esforço de tracção total das locomotivas, subiu de 2.611.350 kgs. a 6.075.900 kgs., isto é, quasi triplicou.

O trabalho produzido por um kilogrammo de esforço de tracção foi de 203 ton|klm. em 1906 e de 328 ton|klm. em 1925.

E' esse um elemento estatistico comprovante do maior rendimento que se vem obtendo do material de tracção. Com elle se poderá obter facilmente, conhecido o numero de toneladas kilometros de que augmenta o trafego annualmente, dividindo-o pelo esforço de tracção das modernas locomotivas, a quantidade de locomotivas que precisamos adquirir para attender, apenas, ao desenvolvimento do trafego. Pelo quadro junto se poderá verificar a evolução do material rodante em 20 annos.

Tomando-se, apenas, os 10 ultimos annos, verificaremos que o trafego cresceu de 1.096.007.184 toneladas kilometros e foram adquiridas 115 locomotivas, sendo 47 da bitola de 1m,00 e 78 da bitola de 1m,60.

Nesse periodo o trabalho médio por kg. de esforço de tracção foi de 257 ton|klms.

Para attender o augmento de trafego médio annual, que foi de 109.600.718 ton|klms., deveriamos, pois, ter adquirido:

$$\frac{109600718}{257} = 426.461 \text{ kgs. de esforço de tracção.}$$

O esforço de tracção médio foi de:

1916 — 10.299 kgs.
1925 — 10.582 "

Tomando o numero maior e arredondando-o, isto é, 11.000 kgs., deveriam ter sido adquiridas:

$$10 \times \frac{426.461}{11.000} = 387 \text{ locomotivas, quando o foram, apenas, 115.}$$

Houve pois, um deficit de 272 locomotivas, do que resultou ter o trabalho exigido de cada locomotiva, augmentado de 70%, pois, passou de

2.031.671 em 1916, para
3.472.969 em 1925.

Com mais rigor esse deficit, na acquisição de locomotivas deve ser obtido, tomando-se como divisor o esforço de tracção médio das mais modernas locomotivas. Nas locomotivas da bitola larga elle regula ser de 18.000 kgs. e na bitola estreita de 10.000. Como os trafegos nas duas bitolas estão approximadamente na relação de 1:2, o esforço de tracção médio será de:

$$\frac{10.000 + 2 \times 18.000}{3} = \frac{46.000}{3} = 15.333, \text{ ou } 15.000 \text{ kgs. em}$$

numeros rendondos.

Com esse elemento o numero de locomotivas seria de:

$$10 \times \frac{426.461}{15.000} = 284.$$

e o deficit de: 284 — 115 = 169.

Esse desfalque veio, como se vê, sobrecarregar as locomotivas em serviço, aggravando a situação produzida pela falta de apparelhamento.

Vão aqui dois quadros detalhados da acquisição das locomotivas, carros e vagões, feitos na actual administração, até 1925.

(Vide quadros)

Estão ahi incluidas os que a Central adquiriu mediante ajustes e contractos para pagamento a prazo e em fretes, e os que adquiriu por conta do credito de 40.000 contos, para todas as estradas federaes.

Somos partidarios da compra directa com recursos proprios, o que permitte naturalmente uma compra mais vantajosa, em melhores condições, mas na falta desse recurso proprio, cruzar os braços seria crime e o meio encontrado, foi indiscutivelmente o melhor. Certo é, que as acquisições, por esta forma, são mais caras, mas mais caro seria si perdessemos a renda que o material, assim adquirido, permitte arrecadar.

Não fosse esse recurso, de que o Governo lançou mão, e estariamos hoje em meio da mais aguda crise de transporte, a entravar e desenvolvimento economico do Brasil.

Locomotiva "Pacific" (Bitola 1m,60)

Locomotiva "Mikado" (Bitola 1m,60)

Locomotiva "Mikado" (Bitola 1m,00)

RELAÇÃO DURANTE O ANNO DE 1925

	Typo	Nºs		PREÇO UNITARIO	
				Moeda estrangeira	Moeda nacional
1	Mikado			£ 4.856	216:825$256
1	"			£ 4.856	216:825$256
1	"			£ 4.856	216:825$256
8	"	40		$ 23.300	191:100$000
10	"	41		—	212:604$300
6	Pacific	50		—	192:761$230
6	"	37		—	377:018$290
1	Mikado			$ 32.500	335:205$000
1	"			$ 32.500	335:205$000
1	"			$ 32.500	335:205$000
2	"	80		—	375:000$000
10	"	80		—	377:963$200

RELAÇÃO DO MATERIAL DE TRACÇÃO RECEBIDO E ADQUIRIDO DURANTE O ANNO DE 1925

	Typo	Numeros	FORNECEDORES	FABRICANTES	PREÇO UNITARIO	
					Moeda estrangeira	Moeda nacional
1	Mikado	401	Theodor Wille & Cia	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1	"	402	Cia Sul Americana de Electricidade	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1	"	403	Alfredo Meyer	[illegible]	[illegible]	216 [illegible]
8	"	404 a 411	A. Thun & Cia Ltda	Krupp	£ 23 300	191.300$000
10	"	412 a 421	Cia Mineração e Met. Brasil	Linke Hofmann	-	212.000$000
6	Pacific	500 a 505	" " "	" "		192.760$230
6	"	371 a 376	" " "	" "	-	177.818$290
1	Mikado	800	Theodor Wille & Cia	Henschel & Sohne	£ 32 500	335.205$000
1	"	801	Cia Sul Americana de Electricidade	A. E. G.	£ 32 500	335.205$000
1	"	802	Alfredo Meyer	[illegible]	£ 32 500	335.205$000
3	"	803 e 804	The Rio de Janeiro Flour Mills Gr. Ltd	" "	-	175.000$000
10	"	805 a 814	Cia de Mineração e Metalurgia Brasil	Linke Hofmann	-	377.963$200

REDE 1923 A 1925

Quantidades	Séries	ES	CUSTO DE ACQUISIÇÃO (Preço unitario)	
			Moeda estrangeira	Moeda nacional
6	B		$ 16.360	168:737$040
4	DM		£ 7.900	306:417$300
2	DM		—	212:604$300
10	B		—	157:681$520
10	D		—	131:401$265
4	FF		—	90:404$070
12	D		—	87:403$990
3	FF		—	75:592$640
3	DM		—	126:145$215
1	RT		—	126:145$215
10	B		—	97:236$235
50	FV	ry C°.	$ 3.975	39:141$630
60 90	NA	ny	$ 2.788	19:516$000
50	NA		—	22:500$000
30	VA		—	26:500$000
100	NA		$ 2.615	18:305$000
32	NL		—	19:200$000

RELAÇÃO DO MATERIAL DE TRANSPORTE ADQUIRIDO DE 1923 A 1925

Quantidades	Tipo	Numeros	FORNECEDORES	FABRICANTES	CUSTO DE AQUISIÇÃO (Preço unitario) Moeda estrangeira	Moeda nacional
				CARROS DE 1m,60		
6	B	227 a 232	American L. Sales Corporation ..	American L. Sales Corp.	$ 16.360	168:737$040
4	DM	69 a 72	M. Almeida & Cia ..	Metropolitan Carriage	£ 7.900	306:417$300
2	DM		Cia. Mineração e Met. Brasil.	Linke Hofmann	—	212:604$300
20	B	73 a 94	Soares Sampaio & Cia	Dyle Bacalan	—	157:681$520
20	D		" " "	"	—	131:401$265
4	FF		" " "	" "	—	90:404$070
				CARROS DE 1m,00		
12	D	100 a 111	Cia. Mineração e Met. Brasil	Linke Hofman	—	87:403$990
8	FF	26 a 28	" " "	"	—	75.[illegible]$610
3	DM		Soares Sampaio & Cia	Dyle Bacalan	—	126.[illegible]$15
1	RT		" "	" "	—	126.[illegible]$15
10	B		" "	" "	—	97.[illegible]$235
				VAGÕES DE 1m,60		
50	FV	50 a 99	Middletown Car Company	Middletown Car Company	$ 3.975	39:141$630
60	NA	301 a 450	A. Thun & Company Ltda.	Amer. Car and Foundry Cº. Middletown Car Company	$ 2.788	19:516$000
90						
50	NA	251 a 300	Cia. Brasil de Minas S. Math.	Orenstein Koppel	—	22:500$000
30	VA	352 a 381	The Rio de Jan. Flour M. Gran. Ltd..	Dyle Bacalan	—	26:500$000
				VAGÕES DE 1m,00		
100	NA	51 a 150	A. Thun Company Ltda.	Krupp	$ 2.616	18:305$000
32	NL	1 a 32	Usinas Queiroz Junior..	Dyle Bacalan	—	19:200$000

INSTRUCÇÃO PARA A FISCALISAÇÃO DO MATERIAL RODANTE — Foram organizadas com a collaboração dos engenheiros Paulo Martins Costa e Benjamin do Monte, as instrucções que devem orientar os engenheiros encarregados da fiscalização do material rodante em construcção.

Vem preencher uma lacuna, pois, hoje, cada engenheiro, na falta dessas instrucções, age pelo seu arbitrio proprio, não havendo, portanto, uniformidade de acção.

Nellas foi introduzida uma disposição salutar e que terá de figurar nas futuras concurrencias de material rodante. Quero referir-me á obrigação em que ficarão os fornecedores de prover á manutenção do fiscal, si a construcção exceder o prazo contractual, pois, que a taxa de fiscalisação só se pode referir á despeza de fiscalisação, nesse prazo contractual.

Em um contracto para execução em 6 mezes, a taxa de fiscalisação não pode supportar a manutenção da fiscalisação, por exemplo, por dois annos, quando por motivos diversos, esse tempo fôr gasto pelo fabricante.

PADRONISAÇÃO DO MATERIAL — Ninguem contesta a vantagem e economia no estabelecimento de padrões no material rodante, diminuindo principalmente os stocks de sobresalentes.

Conservando o que já existe feito, temos procurado ampliar a applicação de padrões, adoptando o que de mais moderno existe e applicavel aos nossos serviços. Em locomotivas já padronisamos os seguintes accessorios:

1) Injectores Simplex, typo R — ns. 7, 9 e 11, com as capacidades á pressão de 14 athmospheras, respectivamente de 7.380, 12.300, e 17.200 litros por hora, para serem empregados, de accôrdo com as dimensões da caldeira.

2) Indicador de nivel d'agua na caldeira Klinger B 4, para todas as locomotivas, a excepção das Mallets, da bitola de 1m,60, em que se applica o B 7.

3) Lubrificadores hydrostaticos Nathan de 5, 6, 7 ou 8 vias, conforme o caso, e tendo valvula interceptora de oleo.

4) Superaquecedores da Superheater Cº, do typo Schmidt.

5) Pyrometros electricos para determinar o gráo de superaquecimento, da Superheater Cº.

6) Manometro Ashcroff, com graduação em libras por pollegada quadrada, até 300 libras.

7) Velocimetros Hasler com graduação até 120 kms. por hora.

8) Bomba de ar cross-compound, 150 x 8 1|2", para a bitola larga, e a de 9 1|2" para a bitola estreita.

Serão apenas adquiridas cross-coupound que, substituindo as de 9 1|2" estas serão transferidas para a bitola estreita.

9) Turbo-gerador National Pyle, typo K 2, de 150 e 250 watts. O primeiro para as locomotivas de manobras e serviço suburbano e o segundo para as demais locomotivas. O pharol ou projector é o de 18" de diametro e fóco 9.

10) Valvula de segurança Coale.

11) Ligações flexiveis Mc. Langhlin.

12) Oscillador de grelhas Franklin.

13) Porta de fornalha automatica Franklin.

14) Batente radical Franklin com barras de segurança.

15) "Hunt-spiller gun iron", nas camisas dos cylindros e valvulas, nas corôas e mollas dos embolos.

Em carros e vagões, já fixamos o typo de engate e apparelho de tracção e choque e para a bitola le 1m,60, já estabelecemos o padrão da caixa, dimensões de janellas, portas, mobilias e mais detalhes, conforme se poderá ver das photographias e da discriminação seguinte:

LISTA DOS PADRÕES JA' ADOPTADOS PELA ESTRADA

1) *Ferragens communs a todos os typos de carros de passageiros*

Fechadura para porta de latrina n. 295, cat. Adams & Westlake Company, ed. 1901, pag. 91.

Fechadura para porta de correr n. 506, cat. Adams & Westlake Company, ed. 1901, pag. 152, com punho duplo do typo de fechadura n. 502 do mesmo catalogo.

Dobradiças de molas de typo n. 26, do catalogo n. 105 da "The Dayton Manufacturing Comp., pag. 140.

Apparelho Beclawat, com rolamento sobre espheras, para porta de correr. completo, com as respectivas guias e contra-pinos (denho numero 1416).

II) *Carros de suburbio e pequeno percurso*

Latrina secca do typo n. 21 ("Samson Dry Closet") do cat. Adams & Westlake Comp., pag. 618, ed. 1901.

(Vide photographia)

III) *Primeira Classe — Suburbios*

Planta e elevação: desenho n. 1407.

Mobilia: Banco reversivel, singelo, de madeira, typo Walkover de Hale & Kilburn, desenho n. 1405.

As janellas serão dotadas de cortina e caixilho de vidro (Desenho n. 1408).

IV) *Segunda Classe — Suburbios*

Planta e elevação: desenho n. 1420.

Mobilia: Bancos longitudinaes de madeira (desenho n. 1404).

As janellas serão dotadas de venezianas de ferro (Desenho n. 1408).

V) *Primeira Classe — Pequeno percurso*

Planta e elevação: desenho n. 1407.

Mobilia: Banco reversivel singelo, com assento e encosto de palhinha, do typo Walkover de Hale & Kilburn.

As janellas terão caixilho de vidro e cortina (Desenho n. 1408).

VI) *Segunda Classe — Pequeno percurso*

Os carros de 2ª classe para serviço de pequeno percurso serão identicos aos de 2ª classe de suburbios.

TRENS DO INTERIOR

VII) *Installação para abastecimento d'agua*

A agua será distribuida sob pressão, pelo systema Westinghouse. O reservatorio d'agua terá a capacidade de 150 galões imperiaes (681 litros) (Vide photographia).

VIII) *Apparelho sanitario*

Lavatorio de nickelina do typo "B" com bacia oval e flange interior, catalogo 105 da "The Dayton Manufacturing Company", pag. 475, acompanhado dos accessorios correspondentes.

Latrina do typo "Eckert" (Eckert Car Closet), n. 40 do Boletim n. 254 da "The Dayton Manufacturing Company".

IX *Illuminação*

Electro Stone.

X) *Primeira Classe — Interior*

Planta e elevação (Desenho n. 1408)

Mobilia: Banco duplo, reversivel, com assento e encosto de palhinha, do typo Walkoner de Hale & Kilburn (Desenho n. 1401).

As janellas terão caixilhos de vidro e cortina (Desenho n. 1.408).

Cestas de bagagem: serão de reguas de madeira, appoiadas sobre os consolos de metal polido (Desenho n. 1415).

(Vide photographia)

XI) *Segunda Classe — Interior.*

Planta e elevação: desenho n. 1419.

Mobilia — Simples, reversivel, de reguas de madeira, do typo Walkoner de Hale Kilburn (desenho n. 1402).

As janellas terão caixilho de vidro e venezianas de ferro (desenho n. 1408).

Cestas de bagagem: serão de reguas de madeira, apoiadas sobre consolos de ferro fundido.

REGULAMENTO DE TRACÇÃO — Foi revisto e já se acha em impressão o Regulamento de Tracção, cuja ultima edição datava de 1 de Outubro de 1906.

O PROBLEMA DA MOVIMENTAÇÃO DO COMBUSTIVEL E DOS LUBRIFICANTES — Carece de muita attenção o problema da movimentação do combustivel e dos lubrificantes, cujo volume cresce quasi proporcionalmente ao augmento de trafego.

O combustivel e os lubrificantes são, hoje, ainda movimentados como o eram na infancia da Estrada.

Para o carvão é ainda a mesma especie de carro gondola, com portas lateraes, que applicamos no seu transporte e é ainda com a pá que fazemos a sua descarga.

Junto os quadros demontrativos do consumo de combustiveis e lubrificantes em 1925, em que se verifica que só de carvão consumimos 408.073.295 kgs.! Pois bem; toda a descarga desse volume formidavel foi feita a pá! Urge, pois, a remodelação completa do apparelhamento de movimentação desse combustivel. A Central precisa fazer o seu stock no Porto do Rio de Janeiro, e dispor no Cáes desse porto, do espaço necessario para esse serviço. As grandes companhias de navegação e de cabotagem, dispõem de um trecho de cáes e armazem para uso exclusivo e no entanto, a Central, a Estrada que faz metade do trafego ferroviario do Brasil, não tem nem um metro de cáes. A opportunidade se apresenta, agora com o prolongamento do cáes até a Ponta do Cajú e é mistér não perdel-a, porque seria perda irreparavel. Reservando ahi espaços para os serviços de carvão e minerios e armazem para os nossos materiaes, ter-se-á prestado um dos maiores serviços á Central.

O transporte do carvão do Rio para os Depositos do interior se faz em verdadeiro regimem torrencial. Por falta de apparelhamento que permitta ceonomicamente a descarga do navio para o chão, quando não ha carros sufficientes, é o Movimento obrigado a fazer que desçam do interior carros varios, perdendo-se justamente o frete no sentido da exportação, e voltam depois em verdadeiras torrentes, esses carros, carregados de carvão, abarrotando os Depositos, que os devem descarregar immediatamente. E para que essa descarga se faça em qualquer momento, com presteza, ha necessidade de manter, em serviço, um exercito de trabalhadores.

Nos depositos o carvão é descarregado para o chão e depois fornecido ás locomotivas, enchendo-se com a pá caçambas de peso conhecido, que são derramados nos tenders por meio de guindastes.

E' archaico todo esse systema e anti-economico para o formidavel volume que hoje consumimos.

Para complemento do apparelhamento, no Rio, para a descarga dos navios e a carga dos vagões, precisamos: adquirir "hopper cars", com descarga automatica para o transporte do carvão e do minerio; construir nos Depositos linhas elevadas

para a descarga immediata do carvão, fazendo-se o abastecimento das locomotivas por simples gravidade, com carvoeiras elevadas.

Na questão dos lubrificantes o mesmo problema se apresenta. Precisamos, completada a installação de tanques em todos os pontos de abastecimento, já iniciada, adquirirmos carros tanques e abandonarmos, então, a compra de lubrificantes em quartolas ou tambores, sujeitos sempre a vasamentos e de movimentação difficil.

FISCALISAÇÃO DOS CONSUMOS DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES — A fiscalisação só se torna efficiente quando ella é feita immediata e rigorosamente. Com o consumo por locomotiva-kilometro, o serviço era feito por pessoal da Estrada e regulava andar com um atrazo, minimo de 3 mezes. Quando se julgava exagerado o consumo de uma locomotiva, já era impossivel remediar, e o prejuizo no periodo do atrazo do serviço já se tinha verificado.

Para remediar esse inconveniente foi contractado tal serviço de estatistica com o Sr. Valentim F. Bouças que já fazia o serviço, no Deposito Geral, para apuração dos saldos. Hoje, no dia 15, temos o consumo de cada locomotiva, no mez anterior, tornando, portanto, efficiente a fiscalisação.

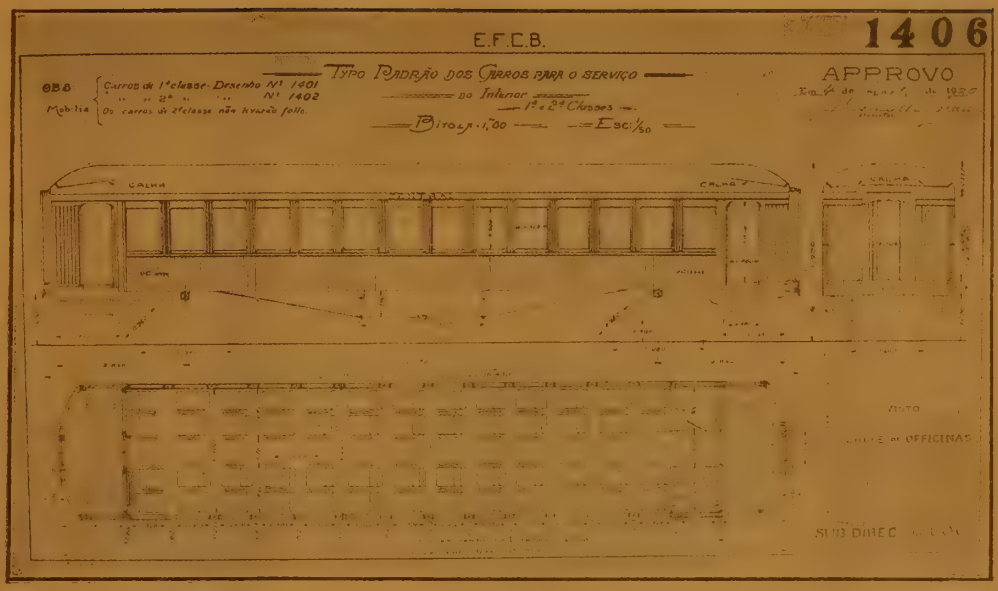
Está quasi concluida a adaptação á Estrada das instrucções da American Railway Association para a *economia de combustivel* e que são instrucções utilissimas, que de certo, ao entrarem no conhecimento do pessoal de machinas, entre o qual devem ser distribuidas profusa e gratuitamente, produzirão melhoramento e economia no consumo dos combustiveis.

CADERNO DE ENCARGOS DO MATERIAL RODANTE — Era uma necessidade e com a collaboração de diversos engenheiros desta Divisão está tambem quasi concluido e virá prestar reaes serviços a todos que aqui trabalham.

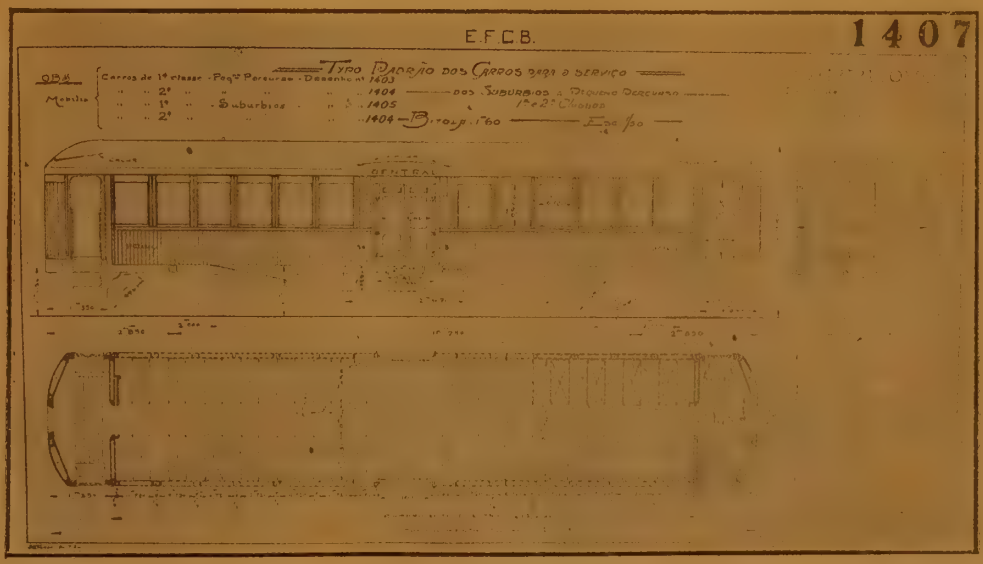
Setembro de 1906.

Ernani Bittencourt Cotrim,

Sub-Director, interino.



Typo padrão para o serviço de grande percurso (1ª classe)



Typo padrão para o serviço de suburbios e pequeno percurso (1ª classe)

para a descarga immediata do carvão, fazendo-se o abastecimento das locomotivas por simples gravidade, com carvoeiras elevadas.

Na questão dos lubrificantes o mesmo problema se apresenta. Precisamos, completada a installação de tanques em todos os pontos de abastecimento, já iniciada, adquirirmos carros tanques e abandonarmos, então, a compra de lubrificantes em quartolas ou tambores, sujeitos sempre a vasamentos e de movimentação difficil.

FISCALISAÇÃO DOS CONSUMOS DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES — A fiscalisação só se torna efficiente quando ella é feita immediata e rigorosamente. Com o consumo por locomotiva-kilometro, o serviço era feito por pessoal da Estrada e regulava andar com um atrazo, minimo de 3 mezes. Quando se julgava exagerado o consumo de uma locomotiva, já era impossivel remediar, e o prejuizo no periodo do atrazo do serviço já se tinha verificado.

Para remediar esse inconveniente foi contractado tal serviço de estatistica com o Sr. Valentim F. Bouças que já fazia o serviço, no Deposito Geral, para apuração dos saldos. Hoje, no dia 15, temos o consumo de cada locomotiva, no mez anterior, tornando, portanto, efficiente a fiscalisação.

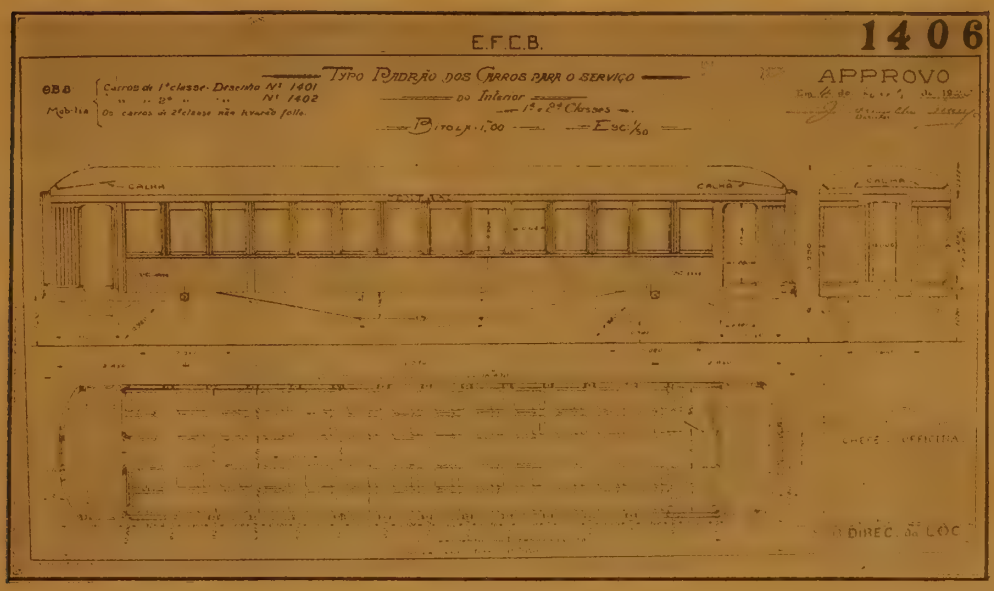
Está quasi concluida a adaptação á Estrada das instrucções da American Railway Association para a *economia de combustivel* e que são instrucções utilissimas, que de certo, ao entrarem no conhecimento do pessoal de machinas, entre o qual devem ser distribuidas profusa e gratuitamente, produzirão melhoramento e economia no consumo dos combustiveis.

CADERNO DE ENCARGOS DO MATERIAL RODANTE — Era uma necessidade e com a collaboração de diversos engenheiros desta Divisão está tambem quasi concluido e virá prestar reaes serviços a todos que aqui trabalham.

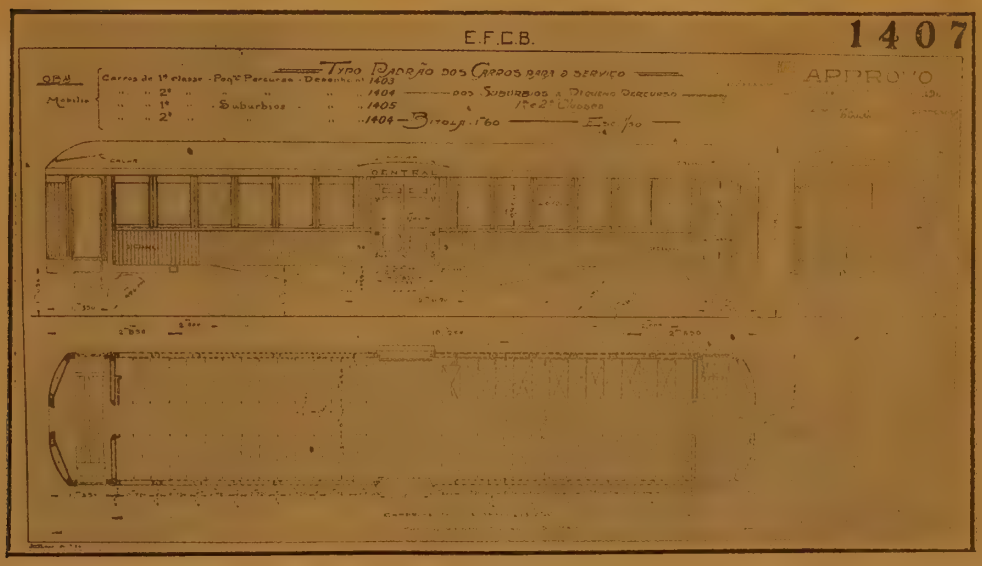
Setembro de 1906.

Ernani Bittencourt Cotrim,

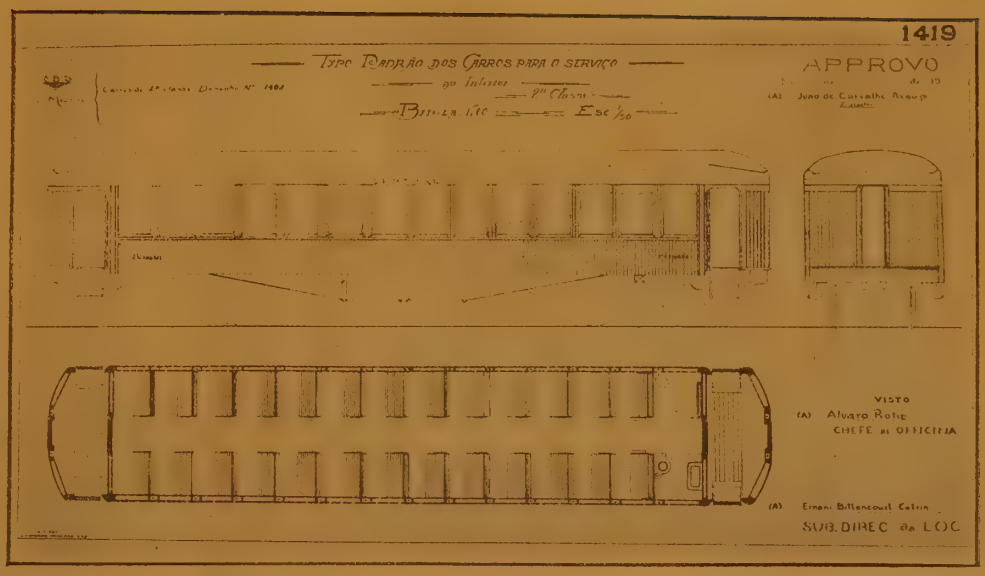
Sub-Director, interino.



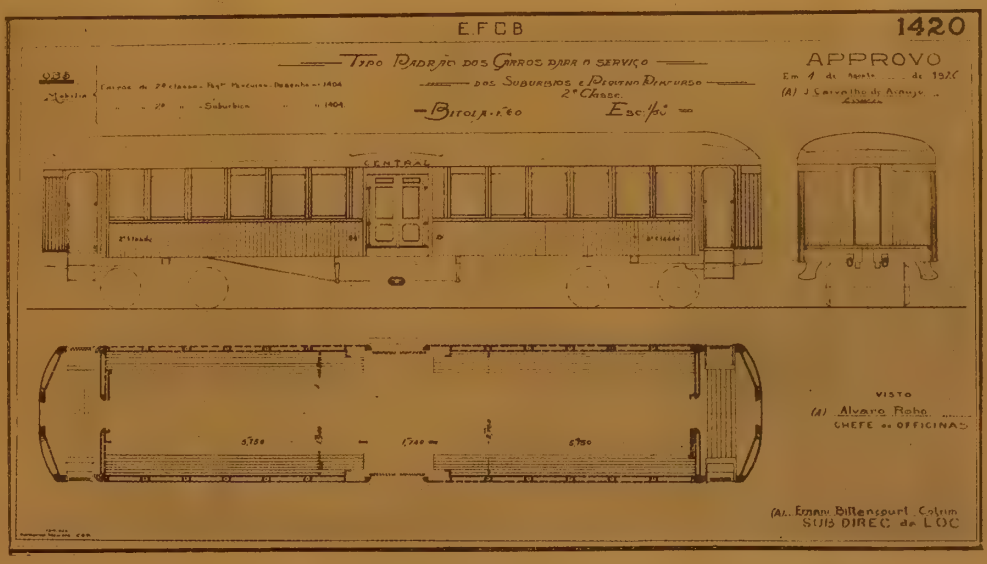
Typo padrão para o serviço de grande percurso (1ª classe)



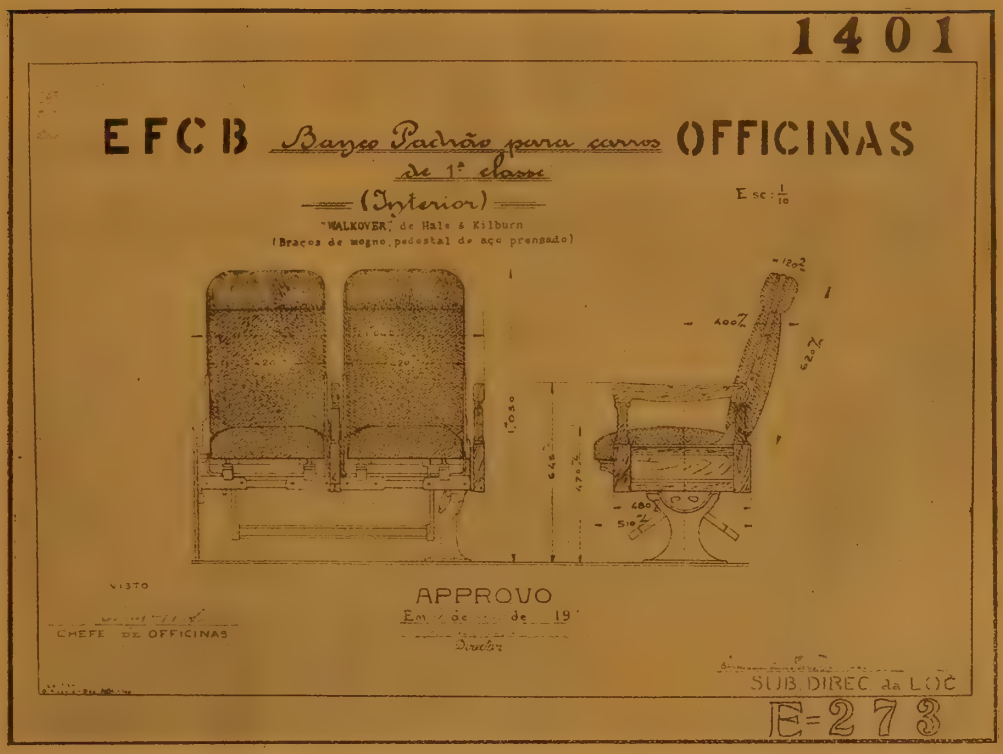
Typo padrão para o serviço de suburbios e pequeno percurso (1ª classe)



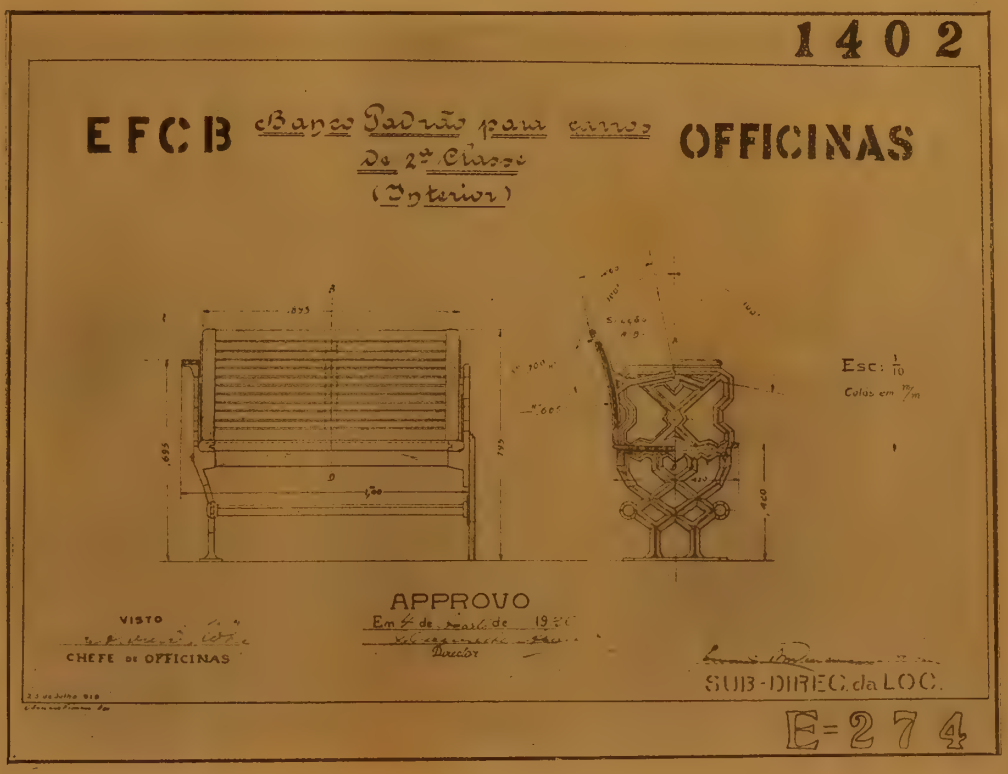
Typo padrão para o serviço de grande percurso (2ª classe)

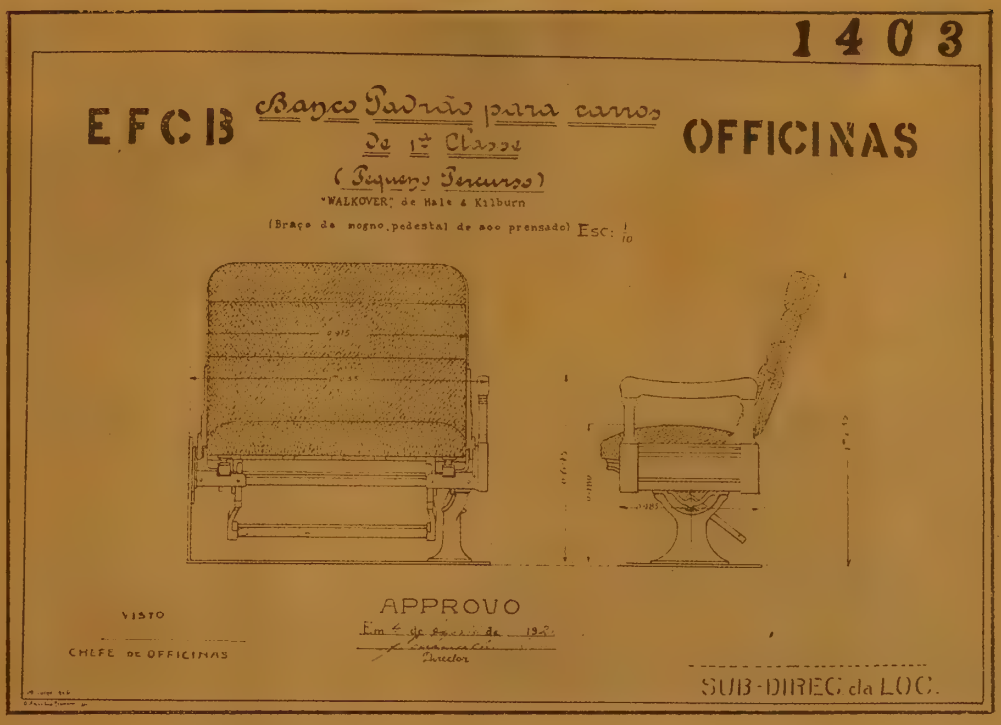


Typo padrão para o serviço de suburbios e pequeno percurso (2ª classe)

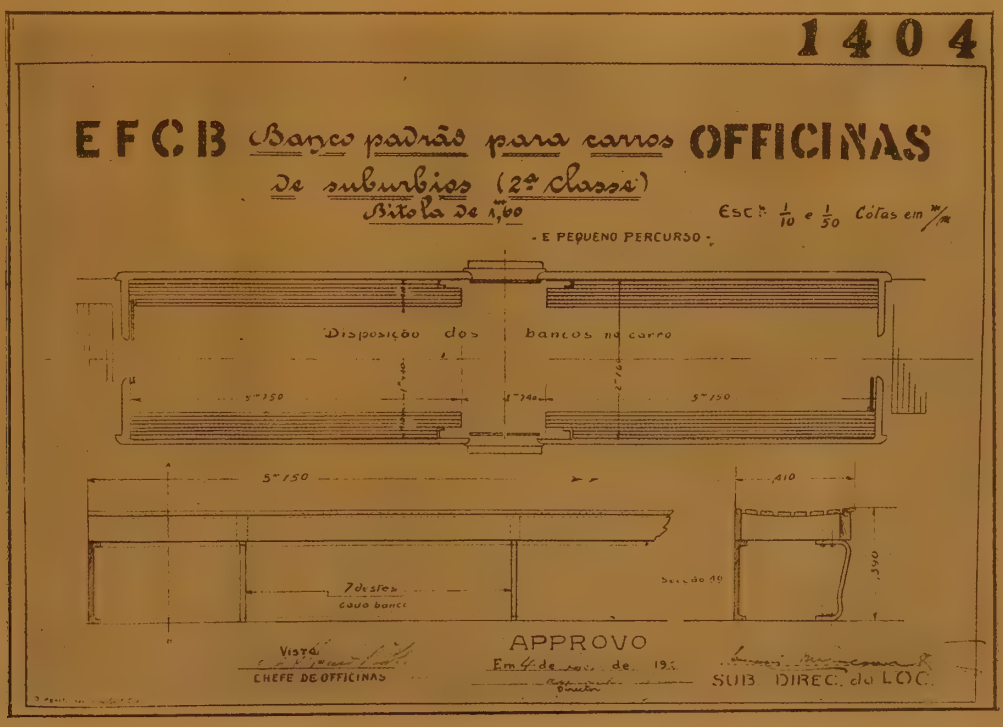


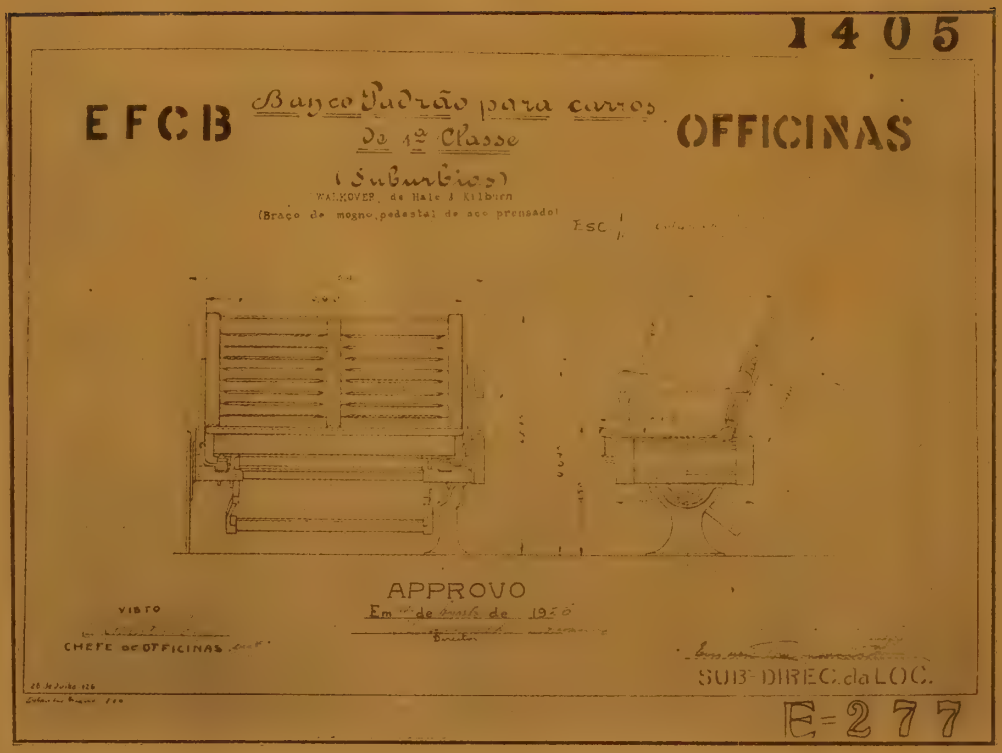
Mobilias de 1ª e 2ª classe para o serviço de grande percurso



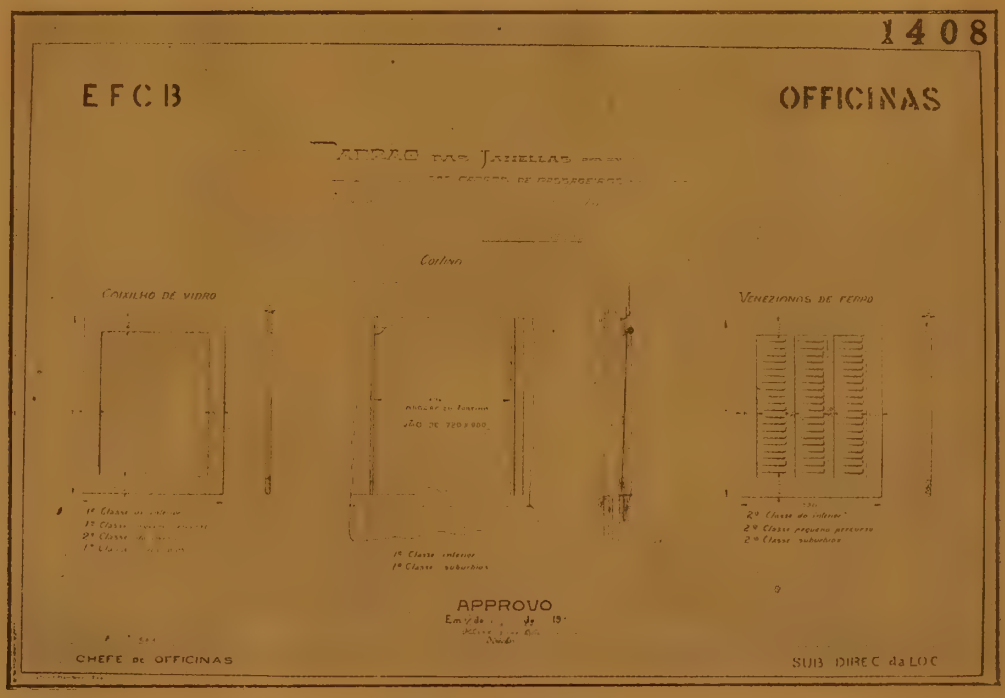


Mobilias de 1ª e 2ª classe para o serviço de pequeno percurso

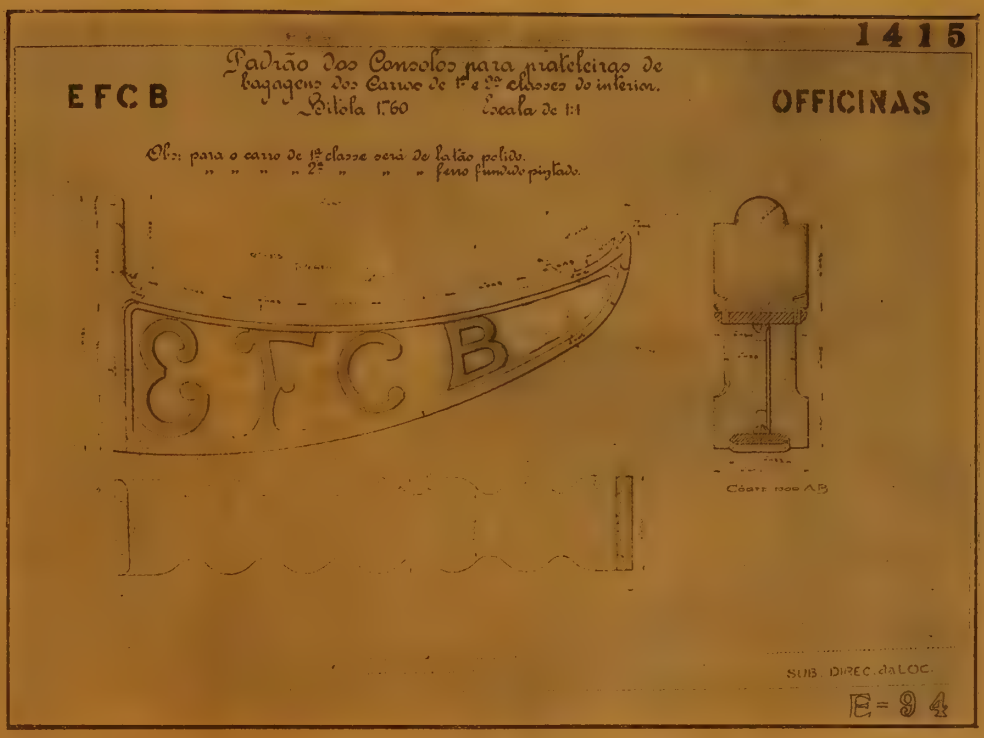


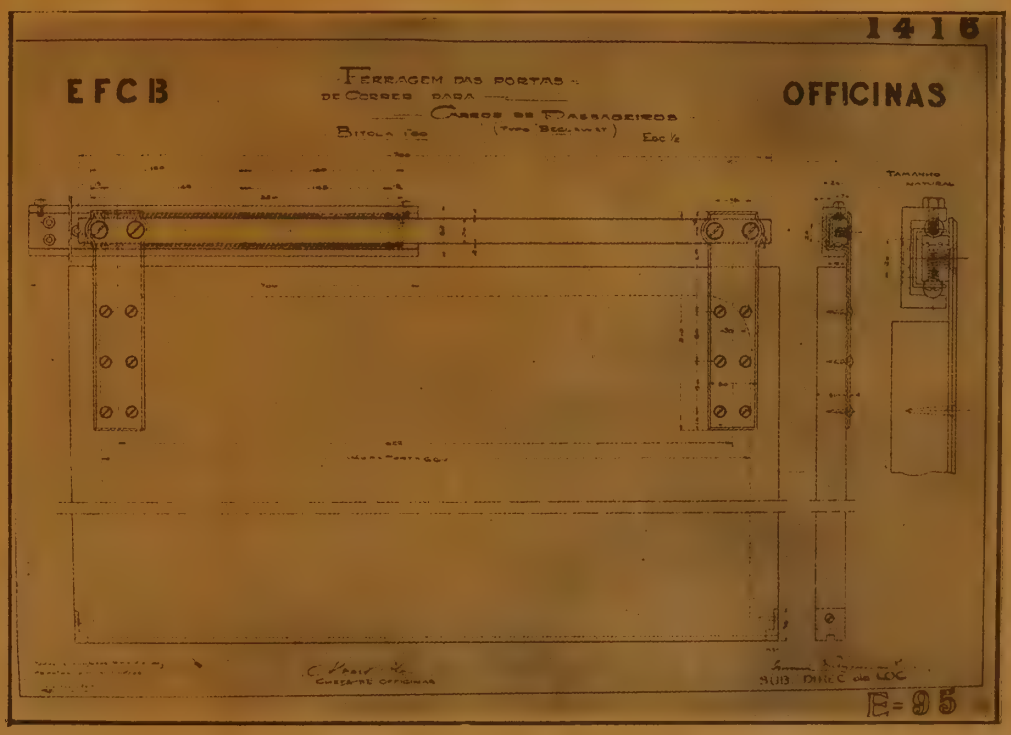


Mobilia de 1ª classe para os suburbios



Typo de janellas


1415
EFCB
Padrão dos Concolos para prateleiras de bagagens dos Carros de 1ª e 2ª classes do interior.
Bitola 1.60
Escala de 1:1
OFFICINAS
Obs: para o carro de 1ª classe será de latão polido.
" " " " 2ª " " " ferro fundido pintado.
EFCB
Corte 1000 AB
SUB. DIREC. da LOC.
E=94


1415
EFCB
Ferragem das portas de correr para Carros de Passageiros
Bitola 1.60
(Type Beaumont)
Esc 1/2
OFFICINAS
Tamanho natural
Chefe de Serviço
Chefe da Oficina
SUB. DIREC. da LOC.
E=95

LA TRACÇÃO E CO 923-1924 E 1925

LUBRIFICANTES EM 1925

Conservas

Especificação	Quantidade	Importancia
Oleo de Carro	401:027,000	237:295$525
Cylindro	9.760,000	7:079$387
Machina	18.066.000	11:803$303
Estopa de algodão	20.151,000	39:909$040
lã	54.525,000	146:425$562
Graxa	3.657,000	2:902$445
Kerozene	12.594,000	8:432$529
		453:847$791

COM
Carv
Ligr
Tur
Len
Olec
Gaz
LU
Ole
Es
Ke

—ção de Contabilidade, 2 de Agosto de 1926 — *José F. d'A. Camera,* Sub-Contador.

.037:427$708

1.660:136$7

.627:1[illegible]$784

39.182:812$8

QUADRO DEMONSTRATIVO DO CONSUMO DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES EM 1925

Tracção

Especificação	Unidade	Quantidade	Preço Médio	Importancia	Total
COMBUSTIVEL:					
Carvão Americano	Kilo	240.414.919	Ton	71$492	17:831:235$044
Briquettes	"	4.261.426	"	112$546	479:562$528
Cardiff	"	123.905.719	"	74$041	9:174:156$570
Nacional	"	17.293.012	"	68$467	1:183:713$929
Pulverisado	"	13.198.220	"	97$162	1:282:073$500
Lignito	"	39.600	"	59$775	2:331$255
Turfa Pulverisada	"	5.600	"	80$600	448$000
Lenha	M|3	104.472	M|3	8$319	869:180$487
Oleo Combustivel	Kilo	39.573.688	Ton.	168$983	6:687:188$212
Gazolina	Lata	645	Lata	19$390	12:506$550
					37.522:676$076
LUBRIFICANTES:					
			Litro	(?$089	
Oleo de Banha	Litro	148,500	"	$454	755$796
Carro	"	315.644,890	"	$755	143:418$885
Cylindro	"	535.246,850	"	$909	404:133$236
Dynamo	"	78,500	"	$596	71$384
Machina	"	429.222,850	"	1$500	256:211$062
Super aquecedor	"	152,500	"	$899	228$750
Mobilioil	"	49.625,900	Kilo	2$274	44:647$011
Estopa de algodão	Kilo	118.138,280	"	2$762	288:698$531
lã	"	20.634,866	Litro	$676	57:007$899
Kerozene	Litro	45.986,350			31:116$386
					1.206:288$939
					38.728:965$015

Conservas

Especificação	Quantidade	Importancia
Oleo de Carro	401:027,000	237:295$525
Cylindro	9.760,000	7:079$387
Machina	18.066,000	11:803$303
Estopa de algodão	20.151,000	[illegible]
lã	54.525,000	116:425$562
Graxa	3.657,000	2:902$445
Kerozene	12.594,000	8:432$529
		453:847$791

Secção de Contabilidade, 26 Agosto de 1926 — [illegible] Camara, Sub-Contador.

LA TRACÇÃO E CO 923-1924 E 1925

Importancia	Quant	Quantidade	Preço médio	Importancia
			ANNO DE 1925	
.890:342$810	350.	373.320.638	T. 72$339	27.005$691$61
402:602$559	4.	4.261.425	T. 112$546	479:562$52
1:972$500				
343:483$687	8.	17.293.012	T. 68$457	1.183:743$92
852:168$625	12.	13.198.220	T. 97$152	1.282:023$50
179:805$927		39.600	T. 59$775	2:331$25
		5.600	T. 89$600	448$00
922:109$270	68	104.472,000	M-3 8$319	869:180$48
.997:236$698	38.727	39.573.688,100	T. 168$983	6.687:188$21
		645	L. 19$390	12:506$55
.589:722$076				37.522:676$07
559:033$412	1.146	1.330.119,990	L.º $638	849:466$123
141;706$846	128	118.138,280	K.º 2$274	268:698$531
4:640$296	7	20.634,865	K.º 2$762	57:007$899
24:027$342	51	45.986,350	L.º $676	31:116$386
729:407$896				1.206:288$939
.319:129$972				38.728:965$015
177:863$870	417	401.027,000		237:295$525
2:436$662	10	9.760,000		7:079$387
8:156$225	16	18.066,000		11:803$303
188:456$757	444	428.853,000	L.º $597	256:178$215
15:776$998	14	20.151,000	K.º 1$980	39:909$040
93:130$336	50	54.525,000	K.º 2$690	146:425$562
4:409$059	4	3.657,000	K.º $793	2:902$445
6:246$662	12	12.594,000	L.º $669	8:432$529
308:019$812				453:847$791
729:407$896				1.206:288$939
.037:427$708				1.660:136$730
.627:[illegible]$784				39.182:812$806

QUADRO DEMONSTRATIVO DO CONSUMO DE COMBUSTIVEIS E LUBRIFICANTES, PELA TRACÇÃO E CONSERVAS, NOS ANNOS DE 1922-1923-1924 E 1925

Especificação	Unidade	ANNO DE 1922			ANNO DE 1923			ANNO DE 1924			ANNO DE 1925		
		Quantidade	Preço médio	Importancia	Quantidade	Preço médio	Importancia	Quantidade	Preço médio	Importancia	Quantidade	Preço médio	Importancia
TRACÇÃO													
COMBUSTIVEL:													
Carvão Estrangeiro	Kilo	258.393.272	T. 67$481	17.436:687$995	302.733.500	T. 82$218	24.890:342$810	350.576.539	T 85$106	29.836:453$699	373.320.638	T 72$339	27.006$691$614
Briquettes	"	5.385.939	T. 86$072	468:116$581	3.966.283	T. 101$613	402:602$559	4.764.811	T. 122$083	580:383$568	4.261.425	T. 112$646	479:662$628
Coke	"	600	T. 132$000	79$500	19.600	T 103$815	1:972$500						
Coke em Moinha	"							1.245	T 130$000	161$850			
Nacional	"	5.512	T. 61$734	308$672	5.270.981	T. 61$177	343:483$687	8.302.773	T 74$043	614:707$655	17.293.012	T 68$457	1.183.743$929
Pulverisado	"	11.166.791	T 79$000	882:046$285	11.291.825	T. 71$646	852:168$625	12.603.800	T. 92$690	1.168:916$500	13.198.220	T 97$152	1.282.023$500
Lignito	"	5.973.958	T. 50$003	298:669$822	3.939.017	T 45$647	179:805$927	669.351	T. 58$926	39:421$951	39.600	T 59$776	2.371$256
Lignito em Briquettes	"							160.795	T. 101$945	16:311$367			
Turfa Pulverisada	"										5.600	T. 89$600	448$000
Lenha	M-3	245.424,014	M3 6$434	1.579:116$930	157.999,500	M-3 5$836	922:109$270	68.036,500	M-3 6$868	467:318$641	104.472,000	M-3 8$319	869:180$487
Oleo Combustivel	Kilo	30.897.076,800	T. 105$924	3.272:760$029	36.038.134,200	T 142$623	4.997:236$698	38.727.948,300	T. 150$236	5.818:228$284	39.673.088,100	T. 168$983	6.687:188$213
Gazolina	Lata										645	L. 19$390	12.506$650
Total do Combustivel				23.927:774$514			32.589:722$076			38.531.902$505			37.522.676$076
LUBRIFICANTES:													
Oleos lubrificantes	Litro	1.135.938,006	L.º $693	800:802$088		L.º $513	559:033$412	1.146.604,640	L.º $556	638:501$623	1.330.119,990	L.º $638	849.466$123
Estopa de Algodão	Kilo	130.758,367	K.º 1$243	162:516$634	1.089.397,650	K.º 1$136	141:706$846	128.869,945	K.º 1$606	206:970$129	118.138,280	K.º 2$274	268.698$581
" " LA	"	2.312,470	K.º 2$409	5:574$869	124.740,690	K.º 2$486	1.640$296	7.995,200	K.º 2$429	19:427$052	20.634,865	K.º 2$762	57.007$898
Kerozene	Litro	30.032,705	L.º $579	17.389$333	1.866,900	L.º $500	24:027$342	51.361,200	L.º $413	21:227$433	45.986,150	L.º $676	31.116$286
					47.985,150								
Total de Lubrificantes				986:382$914			729:407$896			886:126$237			1.206.288$939
TOTAL DA TRACÇÃO				24.914:157$428			33.319:129$072			39.418:028$742			38.728.965$015
CONSERVAS													
LUBRIFICANTES:													
Oleo de Carro	Litro	381.144,400		186:538$969	438.099,528		177:863$870	417.280,000		196:781$774	401.627,000		237:296$525
Cylindro	"	3.431,000		3:821$706	4.285,800		2:436$662	10.689,000		5:781$578	9.760,000		7.079$387
Machina	"	12.683,000		17:211$250	15.552,429		8:156$225	16.789,000		8:689$233	18.066,000		11.803$303
Total de Lubrificantes		397.258,400	L.º $523	207:571$926	457.937,757	L $411	188:456$757	444.758,000	L.º $476	211:252$586	428.853,000	L.º $597	256.178$215
Estopa de Algodão	Kilo	13.432,200	K.º 1$265	16:998$022	13.487,512	K.º 1$169	15:776$998	14.259,000	K.º 1$700	24:252$438	20.151,000	K.º 1$980	39.909$040
" " LA	"	41.451,200	K.º 2$714	112:517$221	38.774,363	K.º 2$401	93:130$336	50.342,000	K.º 2$440	122:851$580	64.525,000	K.º 2$690	146.425$562
Graxa	"	4.022,646	K.º 1$045	4:832$769	4.393,897	K.º 1$003	4:409$059	4.016,000	K.º $844	3.391$608	4.057,000	K.º $793	2.902$445
Kerozene	Litro	10.431,400	L.º $068	6:972$706	12.464,962	L.º $501	6:246$662	12.510,000	L $428	5.355$018	12.594,000	L $069	8.432$529
				348:892$633			308:019$812			367:103$229			453.817$791
Total dos Lubrificantes				986:382$914			729:407$896			886:126$237			1.206.288$939
Total dos Lubrificantes da Tracção				1.335:275$547			1.037:427$708			1.253:229$466			1.660.136$730
TOTAL GERAL				25.203:050$061			33.627.[illegible]$784			39.785:131$971			39.182.812$806

ANNEXO N. 3

ESTATISTICA DO TRANSPORTE DE CAFÉ NA CENTRAL NOS ANNOS DE 1924 E 1925

NUMERO DE SACCAS EXPORTADAS PARA MARITIMA, NORTE E ALFREDO MAIA

ESTAÇÕES	1924		1925	
	Maritima	Norte	Maritima	Norte
LINHA DO CENTRO				
Palmeiras	116	—	—	—
Martins Costa	114	—	162	—
Sant'Anna	372	—	77	—
Barra do Pirahy	489	—	314	—
Ypiranga	413	—	205	—
Juparanã	845	—	906	—
Commercio	583	—	742	—
Alliança	1.746	—	2.044	—
Casal	902	—	1.092	—
Andrade Pinto	6.312	—	4.961	—
Vieira Cortêz	5.148	—	5.924	—
Parahyba do Sul	1.849	—	1.915	—
Entre Rios	119	—	119	—
Fernandes Pinheiro	419	—	78	—
Serraria	191	175	389	—
Souza Aguiar	2.637	450	2.677	190
Parahybuna	3.087	—	4.156	—
Affonso Arinos	466	—	474	—
Sobragy	5.967	1.572	3.828	386
Cotegipe	6.866	1.922	5.206	473
Mathias Barbosa	18.157	2.615	13.742	100
Cedofeita	5.120	821	6.666	—
Bemfica	154	—	467	—
Retiro	12.129	1.903	14.015	1.947
Juiz de Fóra	3.123	397	4.222	3.541
Marianno Procopio	616	—	795	255
Dias Tavares	120	—	—	—
Chapéo d'Uvas	62	—	464	—
Ewbanck	1.021	2.138	1.605	2.163
Palmyra	3.874	1.434	2.668	—
Carandahy	15	—	—	—
Bello Valle	48	—	203	—
Brumadinho	1.017	3.589	1.523	1.324
Bello Horizonte	470	2.629	220	450
Rio das Velhas	670	—	111	—
RAMAES DE MANGARATIBA E PARACAMBY				
Santa Cruz	15	—	—	—
Itaguahy	—	—	37	—
Mangaratiba	796	—	314	—
Lages	—	—	48	—
Paracamby	188	—	142	—
RAMAES DA LINHA DO CENTRO				
Mercês	3 642	1.438	5.131	940
Santa Amelia	4.827	1.755	3.933	422
Paiva	3 512	298	6.075	280
Oliveira Fortes	3.252	515	3.773	—
Campo Alegre	1 010	408	—	—
Passagem	62	—	—	—
Ouro Preto	92	—	30	—
Santa Barbara	28.442	4.718	16.670	3.298
Diamantisa	179	—	—	—
Total da linha do Centro e seus ramaes	131.304	28.777	118.123	15.769

ESTAÇÕES	1924		1925	
	Maritima	Norte	Maritima	Norte
RAMAL DE SÃO PAULO				
Vargem Alegre	8 080	—	5 765	—
Pinheiro	265	—	335	—
Rademacker	2 339	—	1 255	—
Volta Redonda	3 333	—	3 821	—
Barra Mansa	3 340	27	6 923	—
Pombal	203	—	333	—
Oliveira Botelho	1 570	503	1 647	911
Rezende	8 228	—	10 508	—
B. Homem de Mello	106	—	822	—
Itatiaya	471	213	1 129	100
Engenheiro Passos	536	—	2 037	—
Queluz	4 906	15 067	4 892	12 452
Lavrinhas	1 636	2 281	495	3 651
Cruzeiro	920	3 006	92	272
Cachoeira	164	4 880	2 688	7 886
Cannas	174	610	—	532
Lorena	3 245	10 019	3 065	6 069
Guaratinguetá	5 155	24 595	4 742	10 718
Apparecida	—	—	—	84
Roseira	1 901	9 285	721	8 408
Moreira Cesar	—	151	—	318
Pindamonhangaba	346	6 667	983	6 135
Tremembé	—	1 153	—	—
Taubaté	1 422	47 657	1 802	20 124
Quiririm	—	3 867	—	1 000
Caçapava	1 428	29 340	—	20 507
S. José dos Campos	1 350	43 804	—	25 173
Jacarehy	1 000	24 576	80	27 031
Poá	—	1 980	—	—
Norte	301 059	—	61 493	—
Total do ramal de São Paulo	353 177	229 681	115 628	151 371
RECEBIDO DE OUTRAS ESTRADAS				
Rêde Sul Mineira	108 687	406 940	137 591	294 354
Oeste de Minas	34 060	203 942	38 585	62 040
Companhia Mogyana	—	—	31 024	—
Leopoldina Railway	—	837	—	4 064
Total recebido das Estradas	142 747	611 719	207 200	360 458
LINHA AUXILIAR E RÊDE FLUMINENSE	A. Maia		A. Maia	
Porto Novo	42 887		32 599	
Simplicio	2 980		2 306	
Teixeira Soares	1 662		2 085	
Benjamin Constant	3 868		4 094	
Sapucaia	2 872		4 253	
Anta	873		1 121	
Chiador	3 410		2 617	
Penha Longa	1 504		503	
Santa Fé	256		700	
Entre Rios	41		87	
Parahyba do Sul	850		414	
Werneck	1 472		1 263	
Andrade Costa	179		1 532	
Avellar	1 910		4 897	

ESTAÇÕES	1924	1925
	A. Maia	A. Maia
Paty do Alferes	1.875	4.116
Prof. Miguel Pereira	568	596
G. Portella	93	262
Vera Cruz	226	179
Bomfim	164	59
Sertão	57	—
Morro Azul	51	—
Sacra Familia	66	—
B. de Vassouras	65	148
Quirino	325	198
Esteves	180	613
Chacrinha	2.600	2.757
Valença	1.330	1.816
Tabôas	502	407
Santa Thereza	3.172	3.149
Cachoêira do Funil	840	185
Porto das Flôres	5.204	1.359
Santa Rosa	639	519
Tres Ilhas	7.963	9.004
Santa Ignacia	3.330	1.110
Rio Bonito	246	129
A. Furtado	742	868
Rio Preto	1.522	949
São Luiz	5.518	6.883
Coronel Cardoso	12.600	7.108
Santa Clara	290	240
Total da Linha Auxiliar	114.932	110.105

RESUMO

1924	Maritima	Norte	A. Maia
E. F. Central do Brasil (despachado nas suas estações)	484.481	258.458	114.932
Recebido da:			
Rêde Sul Mineira	108.687	406.940	—
Oeste de Minas	34.060	203.942	—
Mogyana	—	—	—
Leopoldina Railway	—	837	—
Total	627.228	870.177	114.932

1925	Maritima	Norte	A. Maia
E. F. Central do Brasil (despachado nas suas estações)	233.751	167.140	110.105
Recebido da:			
Rêde Sul Mineira	137.591	294.354	—
Oeste de Minas	38.585	62.040	—
Mogyana	31.024	—	—
Leopoldina Railway	—	4.064	—
Total	440.951	527.598	110.105

RELATORIO

676

1ª DIVISÃO

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

SECRETARIA

NATUREZA DO SERVIÇO — (Discriminação)	TOTAL		CONFRONTO		
	Parcial	Geral	1923	1924	1925
Expediente					
Requerimentos de particulares	5.991	—	—	—	—
» » empregados	5.588	—	—	—	—
» » licenças	4.646	—	—	—	—
» dirigidos ao Ministerio da Viação	3.544	—	—	—	—
Avisos e Officios do Ministerio da Viação	4.854	—	—	—	—
» » » e cartas de outros ministerios e particulares	6.820	—	—	—	—
Occorrencias	1.996	—	—	—	—
Reclamações	1.557	—	—	—	—
Expediente interno	—	34.996	40.475	48.248	34.996
Requerimentos C. despacho no livro da porta	—	11.509	11.433	11.144	11.509
Officios e correspondencias da Directoria para as Divisões da Estrada e diversos	—	3.663	3.573	6.676	3.663
Officios da Directoria para o Ministerio da Viação	—	5.264	4.014	4.389	5.264
Officios e correspondencia da Secretaria	—	6.540	4.191	5.536	6.540
Cartas de encommendas	—	—	—	—	—
» diversas	—	383	575	803	383
Circulares expedidas	—	55	59	73	55
Termos de fianças de empregados	—	538	726	473	538
Certidões	—	612	958	1.035	612
» para fins eleitoraes	—	—	10	3	—
» ex-officio	—	46	50	46	46
Termos de contractos	—	50	53	57	50
» promissorios	—	4	12	4	4
» de ajustes e concessões	—	119	136	119	119
» » responsabilidades	—	21	—	27	21
Editaes	—	109	176	256	109
Guias para fianças	—	—	—	—	—
Registros					
Matriculas de pessoal titulado	—	711	501	1.159	711
Portarias de nomeação do Ministerio	—	21	30	5	21
» » » da Directoria	—	711	417	654	711
Portarias de licença do Ministerio da Viação	—	2.108	900	1.633	2.108
Decretos do Governo concedendo licença	—	42	12	32	42
Portarias de licença da Directoria	—	1.518	1.554	1.468	1.518
» do Ministerio, sem sello (art. 17)	—	520	603	494	520
Aposentações	—	38	28	31	38
Guias para inspecção de saude	—	634	778	962	634

NATUREZA DO SERVIÇO — (Discriminação	TOTAL		CONFRONTO		
	Parcial	Geral	1923	1924	1925
Requisições e inspecções de saude a domicilio	—	26	34	—	26
Requisições e inspecções de Saude para aposentadorias	—	142	48	—	142
Requisições e inspecções de Saude para orgãos visuaes	—	24	109	—	24
Cobrança de Sello					
Sello proporcional de contractos estampilhados no acto da assignatura	—	33:613$000	23:771$000	24:450$000	33:613$000
Sellos pagos por verba	—	5:206$000	33:386$000	44:474$000	5:206$000
Sellos pagos por termos promissorios	—	172$000	430$000	156$000	172$000
Sellos fixos de petições	—	29:653$500	15:210$000	57:724$000	29:653$500
Sellos de ajuste e concessões	—	3:494$200	2:982$000	7:985$000	3:494$200
Sellos de certidões	—	6:866$300	7:510$900	8:417$000	6:866$300
Sellos de portarias de licenças	—	17:800$000	18:500$000	19:805$000	17:800$000
Decretos do Governo concedendo licenças	—	840$000	240$000	—	840$000
Sellos de guias de fiança no Thesouro Nacional	—	—	—	—	—
Sellos de termos de fianças	—	4:740$800	5:958$000	3:388$000	4:740$800
Sellos de termos de responsabilidades	—	472$000	—	—	472$000

THESOURARIA

O movimento da Caixa, durante o anno financeiro de 1925, foi o seguinte :

De 1 de Janeiro a 31 de Dezembro

Quantia arrecadada	264.893:082$979
» paga	255.866:130$948
Saldo a 31 de Dezembro	9.026:952$031

De 1 de Janeiro a 31 de Março de 1926

(TRIMESTRE ADDICIONAL)

Saldo de 31 de Dezembro	9.026:952$031
Quantia arrecadada	12.393:146$032
	21.420:098$063
» paga	17.493:415$106
Saldo recolhido ao Thesouro	3.926:682$957

Movimento discriminado de 1 de Janeiro a 31 de Dezembro de 1925

ENTRADAS

Renda Ordinaria :		
Arrecadada pelas estações	134.962:961$196	
Trafego mutuo	1.863:438$202	
Arrecadada pela Thesouraria	27:456$119	
Estornada de outros titulos.	10:496$000	
Sello de nomeação	145:734$975	
» fixo.	35:651$450	
Diario Official	19:859$600	
Renda patrimonial	80:590$600	137.146:188$142
Renda extraordinaria :		
Reposições	46:524$156	
Montepio da Viação	133:842$642	
Imposto de lenha — Estado de Minas . . .	30:057$900	
Indemnizações diversas.	248:120$279	
» do Ministerio da Guerra . .	57:755$851	
» de reclamações	25:233$524	
» de consumo de luz	14:323$173	555:857$525
Renda eventual :		
Multas	5:586$410	
Sobras d'agua	60$000	
Material inservivel	23:351$610	
Escorias de carvão	4:381$800	
Taxa de analyses	4:980$000	
Cauções revertidas	1:727$000	40:086$820
Depositos de diversas origens :		
Associações	236:674$200	
Cauções de propostas e contractos	110:198$000	
Fianças de empregados.	6:600$000	
Sobras em caixa, trocos, etc.	3:538$490	
Deposito de carros	3:203$400	
Producto de leilões	14:641$190	
Depositos diversos	2.178:937$017	
Gratificação do Ministerio da Guerra . . .	275:032$618	2.828:824$915

Consignações :

Caixa de Pensões do Pessoal Jornaleiro. . .	544:624$200	
Patrimonio Nacional.	450$000	545:074$200

Agentes Pagadores :

Descontos recebidos da Pagadoria	1.288:673$127	
Suspensos — idem	147:251$711	1.435:924$838

Conta de Pessoal :

Decreto n. 16.842.	2.260:000$000	
Verba ordinaria	57.256:063$894	
» » annulações.	54:075$456	
Pessoal addido	130:250$000	
Augmento provisorio	20.618:472$908	
» » annullações	6:667$164	
Decreto n. 16.458	940$630	
» » 16.459	15:164$381	
» » 16.682	909:139$379	
» » — annullações.	316$300	
» » 16.610	228:521$066	
» » — annullações.	24$000	
» » 16.327	117:928$683	
» » 16.939	1.000:000$000	82.597:563$861

Material :

Decreto n. 16.713	14.000:000$000	
Verba orçamentaria.	20.035:249$150	
Decreto n. 16.610.	145:450$700	
» » 16.682.	50:000$000	
Supprimento de cauções e outros depositos. .	400:000$000	34.630:699$850

Restos a pagar :

Vencimentos de 1923	58:453$022	
» » 1924	76:204$390	
Material de 1923.	24:543$563	
» » 1924	4.953:661$853	5.112:862$828
		264.893:082$979

SAHIDAS

Renda ordinaria :

Restituida a diversos	2.843:397$056	
Taxa de transporte	285:759$850	
» » viação	218:374$600	
Transportes a domicilio	126:952$910	
Estornada para outros titulos	771$300	
Imposto de renda	11$300	
Sello de nomeação	1:839$329	
Diario Official	2$500	
Trafego mutuo	709:522$000	4.186:630$845

Renda extraordinaria :

Reposições	8$800	
Impostos estaduaes e municipal	12.338:694$455	
Indemnizações diversas	5:789$793	
» do Ministerio da Guerra	65$000	
Consumo de luz electrica	32$000	12.344:590$048

Depositos de diversas origens :

Associação de Auxilios Mutuos	228:884$100	
Cauções de proposta e contractos	239:170$682	
Fianças de empregados	400$000	
Reclamações	7:517$440	
Producto de leilões	4:060$660	
Quotas de imposto	5:762$496	
Abono de 50 °/₀ s/multas	7:885$450	
Excesso de fretes	6:703$400	
Consignações	62:646$800	
Depositos de carros	72$000	
Sobra em caixa	32$500	
Depositos diversos	2.177:569$217	
» do Ministerio da Guerra	261:900$620	3.002:605$365

Consignações :

Caixa de Pensões do Pessoal Jornaleiro	581:598$489	
Patrimonio Nacional	450$000	582:048$489

Agentes pagadores :		
Descontos levados á C/pessoal	1.089:385$594	
Suspensos — vencimentos e quotas. . . .	98:977$596	1.188:363$190
Decreto n. 16.842	1.172:067$328	
Verba ordinaria — pago na Thesouraria . .	11:633$680	
» entregue ao Pagador.	79.011:363$401	80.195:066$409
Material — verba orçamentaria.	16.027:595$207	
» decreto n. 16.610	74:124$650	
» » » 16.682	70:638$950	
» » » 16.713	12.915:142$140	29.087:500$947
Restos a pagar — vencimentos	33:225$868	
» » » material	4.948:998$854	4.982:224$722
Recolhido ao Thesouro Nacional.		120.297:100$933
		255.866:130$948
Saldo para Janeiro de 1926		9.026:952$031
		264.893:082$979

Movimento discriminado da Caixa de 1 de Janeiro a 31 de Março de 1926

(Trimestre Addicional)

ENTRADA

Saldo que passou a 31 de dezembro		9.026:952$031
Renda ordinaria :		
Renda das estações	671:749$280	
Trafego mutuo	1.904:788$650	
Renda arrecadada na Thesouraria	6:370$400	
» estornada para outros titulos . . .	130$000	
Sello de nomeação	20:513$663	
» fixo	15:156$300	
Diario Official	7:476$110	
Renda patrimonial	865$000	2.627:049$403

Renda extraordinaria :		
Reposições	16:078$450	
Montepio da Viação.	43:926$688	
Indemnizações diversas.	5:973$816	
» da Guerra	20:889$523	
Consumo de luz electrica	2:971$412	
Reclamações.	7:130$502	96:970$391
Depositos de diversas origens :		
Associações	90$000	
Caução de contracto.	290$000	
Producto liquido de leilão	11$100	
Valores em deposito.	359$650	750$750
Agentes pagadores :		
Descontos recebidos da Pagadoria	140:678$860	
Vencimentos suspensos — idem.	82:639$885	223:318$745
Consignações.		180:555$361
CONTA DE PESSOAL		
Por conta da renda — Art. 21 da Lei Orçamentaria	5.892:656$419	
Verba ordinaria.	1.992:231$738	
Augmento provisorio	1.003:169$460	
Sub-consignação n. 24.	370:000$000	
Decreto n. 16.842	4:454$790	
» » 16.939	1:389$350	9.263:901$757
CONTA DE MATERIAL		
Adiantamento restituido.		309$625
		21.420:098$063

SAHIDA

Renda ordinaria :		
Renda industrial annullada.	349:363$360	
» estornada para outros titulos. . . .	5$000	
Sello de nomeação restituido	761$023	
» fixo — idem	$600	350:129$983

Renda extraordinaria :		
Montepio da Viação — restituido	115$960	
Indemnizações diversas — idem.	86$750	
» da Guerra — idem	42$000	
Reclamações pagas	3:511$400	3:756$110
Renda eventual :		
Cauções de contracto		290$000
Depositos de diversas origens :		
Deposito do Ministerio da Guerra	12:795$698	
Valores em deposito.	259$500	13:055$198
Consignações.		141:616$872
Descontos escripturados.	339:966$393	
Suspensos pagos.	51:600$108	391:566$501
Agentes pagadores :		
CONTA DE PESSOAL		
Por conta da renda — art. 21 — Lei orçamentaria.	5.852:903$047	
Decreto n. 16.842	1.087:082$565	
Verba ordinaria — annullação	10:837$628	
» ao Pagador	3.094:032$144	
Decreto n. 16.939	1.001.097$987	11.045:953$371
CONTA DE MATERIAL		
Verba orçamentaria — contas pagas	3.641:592$888	
Decreto n. 16.610	395$000	
Restos a pagar — vencimentos.	101:431$544	
» » » — material	29:206$562	3.772:625$994
THESOURO NACIONAL		
Renda recolhida.		1.774:421$077
Saldo do exercicio — idem		3.926:682$957
		21.420:098$063

PAGADORIA

O movimento de caixa, no exercicio de 1925, foi, em resumo, o seguinte :

DEBITO

Supprimentos feitos pela Thesouraria para pagamentos de folhas de differentes verbas	91.545:153$968
Vencimentos em suspenso	229:424$947
Descontos das folhas	1.429:351$987
	93.203:930$902

CREDITO

Total liquido de folhas de differentes verbas .	88.068:998$443	
Descontos das mesmas folhas	1.429:351$987	89.498:350$420
Importancias recolhidas á Thesouraria :		
Vencimentos em suspenso		229:424$947
Descontos das folhas pagas	1:429:351$987	
Descontos recolhidos á Thesouraria, por extorno em Fevereiro e Março (addicional).	76$050	1.429:428$037
Restituições :		
Saldo de supprimentos feitos para pagamento de folhas de differentes verbas		2.003:687$095
Saldo de supprimentos feitos para pagamento de folhas de diarias do Movimento		15:761$000
Saldo de supprimentos feitos para pagamento de folhas de diarias do pessoal de tracção do 1º Deposito.		6:805$500
Saldo de supprimentos feitos para pagamento de folhas de extraordinarios prestados na capital do Estado de S. Paulo, á conta do Decreto n. 16.537, de 2 de Agosto de 1924, conforme o deposito feito pelo Ministerio da Guerra, em 5 de Dezembro do mesmo anno		20:473$903
		93.203:930$902

Movimento discriminado, por mezes, da Caixa

MEZES	DEBITO				CREDITO						
						IMPORTANCIAS RECOLHIDAS Á THESOURARIA					
	SUPPRIMENTOS	VENCIMENTOS EM SUSPENSO	DESCONTOS DAS FOLHAS	TOTAL DE DEBITO	PAGAMENTOS	Vencimentos em suspenso	Descontos	Saldo de suprimentos de folhas de differentes verbas	Saldo de suprimentos de diarias do Movimento e 1º Deposito	Saldo de suprimento de folhas do Deposito do Ministerio da Guerra	TOTAL
1925											
Janeiro	1.311:222$415	6:212$668	3:136$200	1.320:571$283	261:157$402	6:212$668	3:136$200	575$184	. . . .	. . . .	271:081$454
Fevereiro. . . .	6.745:129$335	14:091$349	115:917$125	6.875:137$809	6.745:534$335	14:091$349	115:917$125	. . . .	. . . .	. . . .	6.875:542$809
Março.	6.511:766$320	12:009$879	154:860$621	6.678:636$820	6.507:944$699	12:009$879	154:860$621	. . . .	1:569$000	. . . .	6.676:384$199
Abril	6.997:511$473	9:520$236	123:990$462	7.131:022$171	6.999:587$520	9:520$236	123:990$462	. . . .	1:787$500	20:473$903	7.155:359$621
Maio..	6.916:038$821	16:351$215	124:097$781	7.056:487$817	6.911:422$572	16:351$215	124:097$781	4:611$249	5$000	. . . .	7.056:487$817
Junho.	7.009:233$239	14:803$563	113:009$332	7.137:046$134	7.010:260$453	14:803$563	113:009$332	972$786	. . . .	. . . .	7.139:046$134
Julho	6.834:869$704	11:075$898	114:641$918	6.960:587$520	6.827:605$204	11:075$898	114:641$918	. . . .	2:264$500	. . . .	6.955:587$520
Agosto	7.171:018$865	14:577$713	110:087$909	7.295:684$487	7.169:686$865	14:577$713	110:087$909	. . . .	1:332$000	. . . .	7.295:684$487
Setembro. . . .	7.032:925$999	14:948$381	115:852$464	7.163:726$844	7.027:593$999	14:948$381	115:852$464	. . . .	1:332$000	. . . .	7.159:726$844
Outubro	7.251:095$520	17:062$060	113:791$782	7.381:949$362	6.844:884$020	17:062$060	113:791$782	. . . .	2:211$500	. . . .	6.977:949$362
Novembro . . .	8.891:655$869	16:511$126	112:479$543	9.020:646$538	8.886:447$969	16:511$126	112:479$543	. . . .	1:207$900	. . . .	9.016:646$538
Dezembro . . .	7.838:309$642	22:648$827	86:807$990	7.947:766$459	6.535:915$148	22:768$827	86:807$990	1.145:759$494	2:635$000	. . . .	7.793:766$459
1926											
Janeiro	10.222:680$171	22:557$609	132:242$349	10 377:480$129	10.971:028$005	22:557$609	132:242$349	830:350$166	1:302$000	. . . .	11.957:480$129
Fevereiro. . . .	260:412$776	4:812$082	1:500$079	266:724$937	246:289$266	4:812$082	1:562$329	14:061$260	. . . .	. . . .	266:724$937
Março.	551:283$819	32:242$341	6:936$432	590:462$592	552:892$963	32:242$341	6:950$232	7:356$956	6:919$500	. . . .	606:461$992
	91.545:153$968	229:424$947	1.429:351$987	93.203:930$902	89 498:350$420	229:424$947	1.429$428$037	2.003:687$095	22:566$500	20:473$903	93.203:930$902

Na despesa acima está incluido o pagamento de quotas pela Arrecadação de impostos por conta dos Estados do Rio de Janeiro, S. Paulo, Minas Geraes e do Districto Federal, na importancia total de 283:341$122, bem como o pagamento de folhas classificadas á conta do deposito feito pelo Ministerio da Guerra, na conformidade do Decreto n. 16.537, de 2 de Agosto de 1924, na importancia total de 241:426$717.

LABORATORIO DE ENSAIOS

Relação das analyses effectuadas

Durante o anno de 1925, este Laboratorio effectuou 738 analyses. sendo 688 para as diversas Divisões da Estrada e demais Repartições Publicas, e 50 para particulares.

As analyses foram effectuadas sobre os seguintes materiaes:

	Numeros das analyses
Aço	1
Aguas	6
Agua raz	3
Argilla refractaria	2
Aluminio	2
Calcareos	7
Carvão Americano	182
Carvão de Forja	43
Carvão Cardiff	4
Carvão Nacional	114
Cimento	16
Cokes	38
Cobres	2
Colla da Bahia	1
Creosoto	1
Desincrustante	1
Explosivos	2
Estanhos	3
Escoria	1
Estopas	48
Ferro	1
« Manganez	1
Grampos	1
Graxas	9
Gusas	4
Lenhitos	46
Lithophone	1
Madeiras do Pará	12
Manilhas de barro	11

	Numeros das analyses
Metal anti-fricção	2
Oleo combustivel	1
» de banha	5
» » carro	22
» » caroço de algodão	2
» para cylindro	23
» » compressor	3
» » dynamo	5
» » gaz	32
» » lampada de signaes	1
» de linhaça cru	3
» » » fervido	1
» » machina	17
» » mocotó	1
» » motor	3
» » peixe	2
» » sebo	1
» para super-aquecedor	5
» » transformador	2
Prussiato amarello	1
Polvora	1
Salitre	1
Seccante	3
Solda de aluminio	1
Telhas	9
Tijolos	8
Tintas para pinturas	12
» » escrever	2
Tira tintas	1
Trilho	1
Vernizes	4
Total	738

Relação das analyses effectuadas para particulares, durante o anno de 1925 e pagas na Thezouraria

Cimentos	11
Carvões	2
Correias	1

	Numeros das analyses
Cyanureto de potassio	1
Explosivo	2
Oleo lubrificante	22
Telhas	1
Tijolos	3
Tintas e vernizes	7
Total	50

Estas analyses renderam quatro contos e oitocentos mil reis (4:800$000). Foram feitas gratuitamente diversas analyses para outras Repartições Publicas, federaes, estadoaes e municipaes.

Transcripção das principaes analyses feitas durante o anno de 1925

1 — Aço

OFFICIO F — 413 DO DEPOSITO GERAL — LOCOMOÇÃO

Carbono	0,070%
Silicio	0,008
Phosphoro	0,016
Manganez	0,455
Limite de elasticidade	$21^{kg/mm^2}$
Carga da ruptura	$36^{kg/mm^2}$
Alongamento sobre 100^{mm}	26%
Contracção relativa	66%

2 — Aço — Extra-Rapido

FRIENDENBERG & C°. — LOCOMOÇÃO

Silicio	traços
Tungesteno	15,6
Nickel	0,2
Manganez	0,2
Resistencia á tracção	$86^{kg/mm^2}$
Dureza "BRINELL"	258

3 — Agua de Affonso Arinos

BEMVINDO LUZ

Residuo secco	0,064°/₀ (por litro)
Residuo fixo	0,047
Gráo total	3°
Chloro	0,007
Nitratos	0
Nitritos	0
Materia organica (meio acido)	0,003
Materia organica (meio alcal.)	0,033
Amoniaco	0

4 — Aluminio

SOCIEDADE ANONYMA HILPERT

Silicio	0,328
Cobre	0,447
Ferro	2,600

5 — Argila Refractaria

DIAS GARCIA & C.

Perda ao fogo	2,93°/₀
Silica total	65,96
Oxydo de ferro	1,17
Alumina	28,89
Cal	0,86
Magnesia	traços
Sulfatos (em S03)	traços
Alcalis e perdas	0,19

6 — Carvão nacional

COMPANHIA BRASILEIRA CARBONIFERA DE ARARANGUÁ — VAPOR «ITAPUAN»

Humidade	1,80
Materias volateis	26,35
Carbono fixo	40,25
Cinzas	31,60
Total	100,00

Poder calorifico — 5.170 calorias.

7 — Cimento

BORLIDO MAIA & C.		A — I SWEDISH CÉMENT ASSOCIATION	
Tracção	Compressão	Tracção	Compressão
7 dias		28 dias	
48	544	47	798
48	644	45	948
53	794	50	747
39	694	49	930
48	455	51	733
43	566	49	830
46 kg. cm²	616 kg. cm²	47 kg. cm²	831 kg. cm²

Ensaio physicos	
Pasta normal	19°/o
Ensaios nagua quente	Resiste
Expansão	1,5 M/M
Peso especifico	3,12
Residuos em 900 malhas	0,13°/o
Péga:	
começo	2hs 5m
Fim	4hs 0ms

Composição chimica	
Perda ao fogo	1.75
Silica	22.40
Al. ox. ferro	8.70
Cal	64.60
Magnesia	0.76
Anhydrido sulfurico	1.68
Alcalis e perdas	0.11
Total	100.00

Gusa

8 — DIAS GARCIA & C.

Graphito	4.95%
Silicio	3.65
Manganez	0.79
Phosphoro	0.26

9 — Lenhito de Caçapava

Carros: 298-00, 223-NA, 283-00

Humidade	28.17%
Materias volateis	31.08
Carbono fixo	28.68
Cinzas	12.07
Total	100.00

Poder calorifico — 4.084 calorias.

10 — Metal anti-fricção

HIME & CIA.

Estanho	45.05
Antimonio	11.05
Chumbo	41.11
Cobre	1.98
Impurezas e perdas	0.81
Total	100.00

11 — Solda de Aluminio

Estanho	83,40
Antimonio	0,25
Chumbo	0,25

Cobre	0,30
Zinco	15,70
Ferro	0,0
Aluminio	0,0
Perdas	0,10
Total	100,00

12 — Trilho — Typo C (1925)

4ª RESIDENCIA — QUEBRADO K

Carbono combinado	0,495
Silicio	0,230
Manganez	1,080
Phosphoro	0,099

INTENDENCIA

Esta Sub-Divisão tem ao seu cargo duas Escrivanias e tres Secções que executaram a contento os diversos serviços que lhes foram subordinados, de accordo com o que determinam as instrucções da 1ª Divisão.

Foram processadas durante o exercicio de 1925 e remettidas á Contabilidade as seguintes contas:

1.495,	na importancia de	Rs.	49.964:448$989,80
149,	» » »	Ouro	1.272:816$883,25
63,	» » »	£	263.858-16-11-03
44,	» » »	$	1.867.903,284
7,	» » »	FF.	89.052,09
6,	» » »	FB.	452.205,65
1,	» » »	FS.	1.606,64

Por via maritima foram recebidos e distribuidos ás seis Divisões 131.426 volumes de materiaes diversos com o peso de 27.025.693 kilos.

Convocaram-se 54 concorrencias publicas, realizando-se 50, sendo approvadas 46 e annulladas 4, deixando de se realizar 4, por não ter havido licitantes.

Dessas concorrencias, 5 foram para acquisição de combustiveis, 1 para lubrificantes, 1 para oleo combustivel, 1 para estopa, 1 para trilhos e accessorios e 45 para materiaes diversos, sendo lavrados 48 contractos.

Realizaram-se, tambem, 218 concorrencias administrativas, para os seguintes materiaes :

6 para trilhos e accessorios.
2 » oleo combustivel.
6 » lubrificantes.
2 » gazolina.
2 » kerozene.
200 » materiaes diversos.

Foram annulladas 1 para lubrificantes e 18 para materiaes diversos.

Para essas concorrencias foram extrahidos pelas Secções os seguintes pedidos:

1ª SECÇÃO

65 pedidos para combustivel.
243 » » materiaes diversos.

2ª SECÇÃO

351 pedidos para artigos de escriptorio.

3ª SECÇÃO

652 pedidos para materiaes diversos.

Movimento estatistico das Escrivanias e Secções durante o anno de 1925

1ª ESCRIVANIA

COMBUSTIVEIS

Material	Quantidade	Importancia	
Carvão Americano (kilos) . .	364.855.686	25.534:375$637	
» Nacional (kilos) . . .	25 000.000	1.749:900$000	
Lenhito (kilos)	4.633.325	225:281$526	
Oleo combustivel (kilos). . .	45.000.000	7.635:348$701	
Carvão para forja (kilos). . .	1.100.000	178:200$000	
» de coke (kilos) . . .	1.200.000	302:400$000	
Lenha (metro cubico). . .	110.102.000	1.016:019$625	
		36.715:804$955	36.715:804$955

LUBRIFICANTES

Material	Quantidade	Importancia	
Oleo para machina (litros) . .	658.091	387:267$020	
» » cylindro (litros) . .	787.918	606:795$677	
» » carros (litros) . .	943.363	554:322$570	
	2.389.372	1.548:385$267	1.548:385$267

ESTOPA

Estopa de lã (kilos).	107.000	324:050$000	
» » algodão (kilos) . .	196.867	387:758$984	
	303.867	711:808$984	711:808$984

GRAXA

Graxa (kilos).	22.340	—	31:265$440
			39.007:264$646

Observar-se-ha que o custo total do material acima está sujeito a variação em virtude de uma parte do material ter sido tomada ao preço prévio.

2ª ESCRIVANIA

MOVIMENTO DE EXPEDIENTE

Papeis entrados e registrados	7.795
» » » » originarios das secções	2.586
Pedidos de compra á Imprensa Nacional	800
» » » ao commercio	1.246
» » empenho de combustivel	65
» » » » materiaes diversos pela 1ª Secção	243
» » » » » » » 2ª »	351
» » » » » » » 3ª »	652

Concorrencias publicas preparadas e realizadas	54
» administrativas	228
«Memoranda» ao commercio, diversos	1.064
Officios e «memoranda» aos chefes de serviço	1.400

1ª SECÇÃO

Carvão estrangeiro, para locomotivas, recebido, kilos	364.855.686
» nacional » » » »	25.000.000
Lenhito » » » » »	4.633.325
Oleo combustivel » » » »	45.000.000
Carvão de coke » » » »	1.100.000
» para forja kilos	1.200.000
Oleo para machinas, litros	658.091
» » cylindro, »	787 918
» » carros, »	943 363
Estopa de algodão, kilos	196.867
» » lã, kilos	107.000
Trilhos typo C	3.089
» » B	8.293
» » b	9.910
Talas de juncção typo C pares	3.621
» » » » B »	1.320
» » » » b »	1.525
Parafusos diversos	25.600

Foram recebidos 105.487 volumes de materiaes diversos, pesando 3.765.989 kilos.

Para o transporte dos trilhos e respectivos accessorios fez-se 353 requisições de carros e para os diversos materiaes mais 1.669 requisições, sendo o carregamento dos trilhos feito por uma turma extraordinaria.

Extrahiram-se 8 facturas para os trilhos e 567 para materiaes diversos, constando o expediente de 1.743 processos registrados e encaminhados.

2ª SECÇÃO

Essa Secção requisitou e despachou 68 vagões com 5.879 volumes, pesando 133.055 kilos, e expediu 31 despachos referentes a 158 volumes com 2.493 kilos para os quaes foram extrahidos 1.033 facturas e 401 memoranda diversos.

3ª SECÇÃO

Para as seis Divisões, foram enviados 33.295 volumes, pesando 1.583.730 kilos, cujo transporte occupou 170 carros, requisitados e despachados aos respectivos destinatarios, effectuando-se tambem 12 despachos de encommendas com 28 volumes, pesando 1.289 kilos.

Para os demais materiaes foram extrahidos 330 conhecimentos.

Fez-se 652 pedidos de compra que determinaram a extracção de 950 facturas e 347 officios e memoranda, constando o expediente de 843 processos, na maioria, solucionados.

CONTADORIA

Terminou a reconstrucção do edificio em que funcciona a Contadoria e que fôra em grande parte destruido pelo incendio occorrido na noite de 23 para 24 de dezembro de 1923. A reconstrucção fez-se dando ao predio mais um pavimento, o que permittiu melhorar consideravelmente as installações de serviço da fiscalização da renda, impressão de bilhetes, archivo, etc. Da Maritima, onde logo após o incendio foi provisoriamente funccionar, iniciou-se a mudança para o novo predio em abril de 1925.

Em 28 de março, por aviso n. 173-G, o Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, tendo em vista a creação da Contadoria Central Ferroviaria, e a conveniencia de uma subordinação mais directa da Contadoria á Directoria, resolveu annexal-a á 1ª Divisão.

Em 2 de julho de 1925 foram approvadas as instrucções para a fiscalização dos serviços da Contadoria nas estações, por meio de Inspectores da Contadoria, que foram publicadas no *Diario Official* de 22 de julho do mesmo anno.

Foi adoptado novo typo de passes para empregados, passando a ser annual ou semestral ao envez de mensal e trazendo sempre a photographia do portador.

Com bom resultado foi adoptado o typo de assignatura de caderneta com bilhetes destacaveis para o suburbio e pequeno percurso, em substituição aos cartões picotaveis, que até então eram usados.

Continúa a ser feito com certa difficuldade o fornecimento de impressos ás estações, serviço que só será convenientemente regularizado quando se puder restabelecer a officina autotypographica destruida no incendio da Intendencia.

Durante o anno foram processados por excesso de frétes 350 reclamações, sendo:

	Trafego proprio	Trafego mutuo
Liquidadas	137, no total de 27:664$600	92, no total de 24:336$700
A liquidar	48	24
Indeferidas	54	5

Balancete de trafego mutuo no anno de 1925

	Cobrado pela Central para a Estrada indicada	Cobrado pela Estrada indicada para a Central
Rêde Sul Mineira	3.616:743$000	3.229:486$900
Oéste de Minas	2.350:652$600	2.308:288$950
Leopoldina Railway	240:891$700	1.359:887$352
São Paulo Railway (além Norte)	4.097:681$200	5.904:401$000

2ª DIVISÃO

TRAFEGO

TRAFEGO

EXPEDIENTE

O movimento de papeis nas Secções subordinadas ao Escriptorio Central foi o seguinte:

1ª SECÇÃO

Transcripções cadernetas de ponto	5.826
Processos em geral	74.880
Memoranda expedidos	428
Contas e conhecimentos	1.593
Pedidos de material processados	91
Copias de fés de officio e gratificação addicional	1.032
Folhas de pagamento	9.593
Licenças e processos informados	1.830
Certificados Caixa de Pensões	—
Portarias de licenças	1.329
» » nomeação	434
Empenhos de despesa	113

2ª SECÇÃO

Boletins de irregularidade	38.880
Officios expedidos	3.335
Memoranda diversos expedidos	1.193

OFFICINA DE REPARAÇÃO

A officina de Reparação desempenhou satisfactoriamente todos os serviços que lhe competem.

A despesa com o pessoal durante o anno, inclusive percentagens de administração, foi de 109:401$308.

O valor da producção para o custeio attingiu a somma total de 75:145$554, sem falar na confecção de obras para o Deposito Geral, que foi de 33:200$251, nem nos trabalhos executados para terceiros, na importancia de 980$000.

OFFICINA TELEGRAPHICA

Os serviços nesta officina correram normalmente, tendo sido a despesa com pessoal durante o anno, inclusive percentagens de administração, de 93:041$988.

O valor da producção para o custeio foi de 88:230$774, tendo sido executadas reparações de muitos apparelhos telegraphicos, dynamos, commutadores, apparelhos block-system, campainhas e outros, alem do fabrico de um grande numero de objectos necessarios á Divisão.

QUADRO A — Demonstrativo das responsabilidades impostas ao pessoal da 2ª Divisão, no anno de 1925

MEZES	TRAFEGO		MOVIMENTO	
	RECLAMAÇÕES	INDEMNIZAÇÕES	RECLAMAÇÕES	INDEMNIZAÇÕES
Janeiro	7:342$272	297$900	1:544$100	553$400
Fevereiro	7:297$144	373$800	899$800	1:187$900
Março	7:754$050	625$940	939$110	946$223
Abril	5:166$930	779$131	810$300	1:724$650
Maio	4:573$734	639$295	656$700	1:501$413
Junho	5:742$579	554$293	1:071$200	2:852$150
Julho	6:457$401	472$393	1:096$104	1:980$669
Agosto	6:696$527	280$734	1:405$220	698$395
Setembro	5:562$850	387$162	964$424	2:990$882
Outubro	8:453$397	147$960	548$296	1:154$556
Novembro	2:894$034	407$887	975$250	1:929$852
Dezembro	1:906$815	304$614	354$900	1:263$673
Totaes	69:847$733	5:271$109	11:261$404	18:783$763

As responsabilidades impostas ao pessoal da 2ª Divisão, durante o anno de 1925, importaram em 105:164$009, discriminadas de accôrdo com o quadro acima.

QUADRO B — Demonstrativo do movimento de entradas e sahidas de reclamações durante o anno de 1925

DISCRIMINAÇÃO	QUANTIDADE	IMPORTANCIA
Apresentadas:		
Extravios	2.438	2.557:135$096
Faltas	613	428:797$703
Avarias	174	202:634$002
Somma	3.225	3.188:566$801
Passadas do anno de 1924	1.440	1.912:610$860
Total	4.665	5.101:177$661
Liquidadas:		
Integralmente	138	89:251$927
Reduzidas	179	114:194$110
Indeferidas	845	1.829:828$761
Archivadas	176	170:617$613
Enviadas ás companhias em trafego mutuo	557	898:939$985
Somma	1.895	3.102:832$396
Ficam em processo	2.770	1.950:536$692
Importancia das reducções	—	47:808$573
Total	4.665	5.101:177$661
RESUMO:		
Passaram do anno de 1924	1.440	1.912:610$860
Apresentadas	3.225	3.188:566$801
Total	4.665	5.101:177$661
Liquidadas	1.895	3.102:832$396
Ficam em processo	2.770	1.950:536$692
Importancia das reducções	—	47:808$573
Total	—	5.101:177$661

Durante o anno proximo findo, foram apresentadas 3.225 reclamações, na importancia de 3.188:566$801, por extravio, faltas e avarias. Passaram do anno de 1924, 1.440, no valor de 1.912:610$860, perfazendo o total de 4.665, na importancia de 5.101:177$661.

QUADRO C — Synoptico do serviço de braçagem durante o anno de 1925

DISTRICTOS	IMPORTAÇÃO			EXPORTAÇÃO			BALDEAÇÃO		TOTAES
	ENCOMMENDAS E BAGAGENS	MERCADORIAS DESCARREGADAS		ENCOMMENDAS E BAGAGENS	MERCADORIAS CARREGADAS		ENCOMMENDAS E BAGAGENS	MERCADORIAS	
		Estrada	Parte		Estrada	Parte			
1º districto. . . .	155.353.274	491.776.553	937.629.251	127.771.112	661.266.450	1.030.906.421	11.381.221	116.975.365	3.534.059.647
2º »	34.759.880	533.404.402	148.938.955	262.426.780	326.675.679	374.536.470	32.020 657	550.934.712	2.263.697.535
3º »	25.129.952	200.795.788	242.535 200	26.946.496	142.545.340	511 139.888	10.008.080	179.863.948	1.338.954.692
Totaes. . . .	216.243.106	1.225.976.743	1.329.103 406	417.144.388	1.130.487.469	1.916.582.779	53.409.958	847.774.025	7.136.721.874
» de 1924 .	166.642.637	1.046.445.835	1.333.380.178	201.648.962	792.733.604	1.978.213.474	28.743.348	841.373.495	6.389.181.531

MOVIMENTO EM PESO POR TRABALHADOR E POR DIA DE TRABALHO

	Trabalhadores	Movimento em peso
1º districto.	913	4.764 kilos
2º »	540	8.952 »
3º »	290	5.606 »
Totaes	1.743	19.322 »
» de 1924	1.739	15.843 »

Relação das estações, paradas, postos, estribos e desvios inaugurados em 1925

ESTAÇÕES, PARADAS, ESTRIBOS ETC.	CATEGORIA	POSIÇÃO KILOMETRICA	DATA DA INAUGURAÇÃO
LINHA DO CENTRO			
Desvio particular	Desvio . . .	193.671	21- 7-925
» »	» . . .	424.337	10-10-925
» da estação de Peripery	» . . .	660.414	18- 3-925
Granjas Reunidas	Estação. . .	994.900	1- 8-925
Desvio da estação Granjas Reunidas	Desvio . . .	. . . . .	18- 8-925
RAMAL DE SANTA CRUZ			
Desvio activo	Desvio . . .	39.080	18-11-925
RAMAL DE SÃO PAULO			
Desvio particular	Desvio . . .	113 269	14- 8-925
Posto telegraphico (fechado posteriormente). . .	Posto . . .	387, —	8 -6-925
Desvio particular	Desvio . . .	497.880	14- 5-925
RAMAL DE BELLO HORIZONTE			
Horto Florestal	Estação. . .	599.092	20- 1-925
Desvio morto da estação de Bello Horizonte. . .	Desvio . . .	604,653	25- 3-925
RAMAL DE GOVERNADOR PORTELLA A JACUTINGA			
Desvio particular	Desvio . . .	120.504	31- 8-925
» »	» . . .	137.596,5	16- 9-925
RAMAL DE PARAOPEBA			
Desvio estribo Fecho do Funil	Desvio . . .	587.007	14- 9-925
» e plataforma	» . . .	584.874,0	7-11-925
RAMAL DE SANTA BARBARA			
Desvio particular	Desvio . . .	637.036	15- 9-925

Acção desenvolvida pelos inspectores e itinerantes

Pelos inspectores de estações foram executados os seguintes serviços durante o anno:

1º Districto: — 381 exames de estações, além de syndicancias e inqueritos feitos.

2º Districto: — 348 exames de estações, além de syndicancias e inqueritos feitos.

3º Districto: — 426 exames de estações, além de syndicancias e inqueritos feitos.

Quanto aos itinerantes permaneceram sempre em seus postos, fiscalizando todos os serviços que lhes competem.

QUADRO D — Demonstrativo do movimento de papeis no anno de 1925

PROCEDENCIAS	PAPEIS EXPEDIDOS					MOVIMENTO DE PAPEIS									
	Memoranda diversos	Memoranda de punições	Officios diversos	Telegrammas	Circulares e ordens impressas e mimeographadas	Officios de estações, occorrencias do 1º e 3º districtos	Telegrammas e occorrencias do 1º districto e 4ª divisão	Officios de empregados, reclamações e C — 9	Officios dos escriptorios e de outras procedencias	Contas diversas	Requerimentos Letras *A* a *I*	Requerimentos Letras *J* a *Z*	Occorrencias do movimento de trens, cartas, cartões, papeletas e relação de leitos	M/M diversos, TM-21, reposições, facturas, ped. de material, papeis diversos	Papeis diversos
Escriptorio Central.....	4.234	2.747	1.211	162	265	11.535	10.634	10.937	10.900	603	7.196	8.243	9.427	12.302	—
Chefia do movimento.....	489	—	5.251	24.092	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72.115
Chefia do telegrapho.....	4.301	—	589	6.753	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32.874
Somma.....	9.024	2.747	7.051	31.007	265	—	—	—	—	—	—	—	—	—	104.989
1º Districto (1º trimestre)..	611	509	150	2.395	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.399
1º » (2º »)..	381	416	138	1.502	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.441
1º » (3º »)..	497	508	180	1.629	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.568
1º » (4º »)..	490	463	177	1.844	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.583
Somma.....	1.979	1.896	645	7.370	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34.991
2º Districto (1º trimestre)..	286	—	256	1.364	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.653
2º » (2º »)..	237	—	184	1.185	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.483
2º » (3º »)..	202	—	62	917	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.031
2º » (4º »)..	482	172	77	763	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.343
Somma.....	1.207	172	579	4.229	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28.010
3º Districto (1º trimestre)..	498	—	84	2.061	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.111
3º » (2º »)..	231	—	44	2.197	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.052
3º » (3º »)..	254	—	91	2.491	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.567
3º » (4º »)..	335	—	114	2.532	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.959
Somma.....	1.518	—	333	9.281	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33.689
Totaes de 1925.....	13.728	4.815	8.608	51.887	265	11.535	10.634	10.937	10.900	603	7.196	8.243	9.427	12.302	201.679
» » 1924.....	18.131	5.582	4.672	39.142	309	9.113	9.423	8.380	10.468	622	7.033	7.727	11.240	9.632	184.511

Quadro dos accidentes pessoaes e materiaes occorridos durante os annos de 1924 e 1925

			1924	1925
Collisões	Entre estações	Insufficiencia de signaes	—	—
		Engano de chaves	3	1
		Engano de licenças	3	2
		Engano do pessoal da machina	2	1
		Diversos	5	3
	Nas estações	Engano de chaves	4	2
		Engano de licenças	—	—
		Engano do pessoal da machina	7	4
		Insufficiencia de signaes	—	—
		Diversos	9	7
			33	20
Descarrilamentos	Defeitos na linha	Trilho partido	6	5
		Chaves ou cruzamentos defeituosos	2	3
		Abertura de linha	2	4
		Defeitos na ponte: Por agua	—	—
		Defeitos na ponte: Por fogo	—	—
		Defeitos na ponte: Outros defeitos na ponte	—	—
		Defeitos na ponte: Insufficiencia de signaes	—	—
		Linha em más condições	1	1
		Diversos	1	2
	Defeito no material rodante	Rodas defeituosas	3	1
		Eixos defeituosos	—	—
		Trucks defeituosos	—	—
		Engates defeituosos	4	3
		Freios defeituosos	4	2
		Diversos	3	2
	Negligencia na execução do serviço	Falta de cuidado no manejo das chaves	3	2
		Falta de cuidado no manejo das locomotivas	2	1
		Falta de cuidado na reparação das linhas	1	2
	Obstrucções imprevistas	Gado	3	2
		Inundações	1	1
		Obstrucções criminosas	1	2
		Barreiras	4	3
		Diversas	2	2
	Inexplicaveis		2	2
			45	40

			1924	1925
Outros accidentes	Em locomotivas	Explosões	1	—
		Outros accidentes em locomotivas	9	7
		Diversos	2	3
	Carros queimados durante o percurso.	Fogo devido ás lampadas	1	1
		Fogo devido ás locomotivas	8	9
		Fogo devido aos fogões	—	1
		Diversos motivos	6	7
		Outras causas	1	3
			28	31

			Empregados		Passageiros		Transeuntes		Total	
Accidentes pessoaes	Feridos devido a	Collisões	6	5	2	3	—	—	8	8
		Descarrilamentos	2	1	6	5	—	—	8	6
		Outros motivos	3	2	2	1	3	2	8	5
									24	19
	Fallecidos devidos a	Collisões	2	1	—	1	—	1	2	3
		Descarrilamentos	2	1	3	2	3	2	8	5
		Outros motivos	3	1	5	3	3	1	11	5
									21	13

	Numero total 1924	Numero total 1925
Grandes	4	3
Médios	9	8
Pequenos	138	112
	151	123

	Numero total 1924	Numero total 1925
Collisões	33	20
Descarrilamentos	45	40
Outros accidentes	73	63
	151	123

TRABALHOS EXECUTADOS

Em 7 de fevereiro de 1925 — Inauguração da nova estação de Silva Xavier, situada no prolongamento da antiga, formando com esta um só edificio, cujo eixo se acha no kilometro 705.273.

Em 25 de fevereiro de 1925 — Sendo insufficientes as linhas existentes em Brumadinho, para maior facilidade do movimento de trens, foi transformado em activo o desvio morto que existia naquella estação.

Em 26 de fevereiro de 1925 — Collocação de chaves de communicação no desvio existente em Arrudas, que, assim, ficou ligado ás linhas de movimento. Essa providencia facilitou sobremaneira o serviço de manobras.

Em maio de 1925 — Construcção de novo armazem da estação de Brumadinho.

Em 4 de junho de 1925 — Inauguração do novo edificio da estação de Bias Fortes, no kilometro n. 393.850, da Linha do Centro, numa altitude de 1.009m,250. O predio tem salas para agencia, telegrapho e archivo, assim como armazem para mercadorias. A estação é servida por um desvio que tem 294 metros de extensão, dos quaes 180 utilizaveis.

Em 4 de julho de 1925 — Conclusão do desvio morto da estação de Bias Fortes.

	Metros
Comprimento total.	104
» util	79

Em 16 de agosto de 1925 — Foi transformado em activo o desvio morto da estação de Sarzedo.

Em 29 de agosto de 1925 — Inauguração do serviço de *Train-Dispatching*, no trecho de Central a Nova Iguassú.

Em .. de agosto de 1925 — Inauguração do novo edificio da estação de Dr. Joaquim Murtinho, recentemente construido pela 5ª Divisão. Esse edificio fica situado no kilometro n. 477.852.

ALGUMAS NECESSIDADES DA DIVISÃO

No intuito de fazer desaparecer a diversidade existente no actual systema de illuminação dos carros, o qual, além de dispendioso, muito deixa à desejar, estudou-se a adopção nos referidos carros do systema unico-o electrico, cujas vantagens sobre todos os outros ocioso será encarecer.

O problema merece ser encarado com especial attenção, tanto mais quanto as antigas installações a gaz estão muito aquem das necessidades do serviço e em situação cada vez mais precarias.

Foi lembrado, então, o alvitre de ser tal serviço entregue a quem melhores vantagens offerecesse em concurrencia publica, tudo de accôrdo com as bases organizadas pela Chefia do Telegrapho.

Entre outras, precisam de melhoramentos, as seguintes estações:

Maritima e D. Pedro II — Por ser de toda a opportunidade, abaixo transcrevo o que a respeito das necessidades dessas duas estações, tive occasião de inserir nos relatorios anteriormente apresentados:

«O serviço em quasi todas as estações, como demonstram os quadros estatisticos que a este acompanham, tem augmentado consideravelmente nestes ultimos tempos.

Dahi a necessidade de se procurar, por todos os meios, melhorar as condições materiaes de cada uma dellas, como a estação Central e Maritima, por exemplo, nas quaes já não existe espaço para uma perfeita installação dos varios serviços.

As plataformas da Central não comportam mais o grande movimento de passageiros, tornando-se tambem insufficientes as suas linhas, para a movimentação prompta dos trens que por ellas circulam.

A Maritima, devido a extensão de seu pateo, é forçada a manter um numero elevado de rondantes, os quaes nem sempre podem exercer a fiscalisação que era para desejar-se.

Penso que o fechamento da estação é uma medida urgente e que muito concorrerá para remover os inconvenientes apontados.»

Felizmente, como se vê do officio abaixo transcripto, o Exm. Sr. Ministro da Viação, por aviso n. 565-G, de 2 de outubro do corrente anno, autorizou a execução de tal serviço, na forma proposta por essa Directoria.

Officio n. 280-G, de 5 de outubro de 1925, da Directoria, sobre o fechamento da estação Maritima (Processo n. 8 329/139 «T). Sr. Dr. Sub-Director da 2ª Divisão : Respondendo ao vosso officio n. 190-G, de 24 de junho do corrente anno, communico-vos que o Exm Sr. Ministro da Viação autorizou, por aviso n. 565-G, de 2 do corrente, o fechamento da estação Maritima, na fórma proposta por mim, isto é, pela rua Dez e Avenida Rodrigues Alves, recommendando, porém, que fossem *respeitadas as linhas do porto onde o trafego deverá ficar sempre desembaraçado*.

Neste sentido recommendei á 5ª Divisão a execução urgente do serviço de fechamento, recommendando-vos que sejam dadas ordens severas para o cumprimento da determinação do Sr. Ministro, respeitando as linhas exteriores do cáes como se fossem linhas nossas de movimento, evitando a possibilidade de qualquer reclamação. Saúde e fraternidade. — *J. Carvalho Araujo*, Director.»

Alfredo Maia — Substituição do barracão, sem nenhum conforto e hygiene, em que funcciona a estação, por um edificio mais em condições. Calçamento do pateo da estação.

Cascadura — Augmento das linhas do seu desvio e ampliação do actual armazem.

Barra do Pirahy — Barra do Pirahy, como centro commercial que é, e ponto de bifurcação das principaes linhas da Central, está exigindo para a estação um edificio condigno. O que existe actualmente é acanhado demais para o grande volume de serviços ali existentes.

Essa providencia não póde deixar de ser acompanhada de uma outra de caracter urgente : — a ampliação das linhas de circulação, de modo a dar vasão ao grande movimento de trens e facilitar mais o serviço de manobras.

A montagem da cabine para movimentação das chaves é outra medida de grande utilidade.

Além da economia que se verificará, certamente, com a reducção do quadro dos guarda-chaves, haverá tambem a vantagem da simplificação e maior segurança do serviço.

Barra Mansa e Cruzeiro — « As estações de Barra Mansa e Cruzeiro, pela sua importancia como pontos de entroncamento das Estradas de Ferro Oéste de Minas e Rêde Sul-Mineira com a Central do Brasil, merecem especial menção neste relatorio.

Barra Mansa e Cruzeiro não são estações apropriadas para os serviços que hoje desempenham. Edificios antigos que passaram por ligeiras reformas, não estão mais em condições de preencher os fins a que se destinam. Compartimentos acanhados, armazens

deficientes que não offerecem a segurança desejavel, permanecendo os volumes a baldear nas plataformas e pateos, muitas vezes por longo tempo, sujeitos á violação, por não fornecerem as estradas referidas, carros para a sua conducção.

A solução que se impõe é a construcção de novas estações conjunctas com as estradas de entroncamento, apropriadas para baldeação e providas das accommodações requeridas pela sua importancia. Em Barra Mansa ha grande necessidade de augmento de armazem de bagagens e encommendas e da construcção de um armazem para inflammaveis, sendo esta ultima medida tambem reclamada pela estação de Cruzeiro.»

Norte — « Os serviços da estação do Norte continuam a ser feitos normalmente, apesar do augmento de movimento de mercadorias e passageiro sempre crescentes.

Os beneficios decorrentes da resolução do Exmo. Sr. Ministro da Viação, denunciando o contracto com a S. Paulo Railway, relativo á ida e partida dos nossos trens de primeira categoria da estação da Luz, não se fizeram esperar. Além da grande economia feita pela Central, a fiscalisação dos serviços é muito mais efficiente, tanto que poucas são as reclamações apresentadas pelos passageiros e essas mesmas resolvidas immediatamente.

O movimento geral de mercadorias, encommendas, bagagem, etc., nessa estação, durante o anno de 1925, foi de 1.368.147.884 kilos, o que dá uma idéa do movimento assombroso da mesma.»

(Do relatorio da 2ª Divisão).

PROVIDENCIAS TOMADAS

Foi recommendado aos Srs. Agentes que a declaração Além-Norte, feita indistinctamente nos rotulos dos carros destinados ás estações das Estradas Paulistas, só fosse usada quando conduzissem taes carros mercadorias para mais de um destino.

Tratando-se de carros directos, em que fossem carregadas mercadorias para uma estação somente, os rotulos deveriam trazer, em vez daquella indicação vaga, o nome da estação destinataria.

* * *

De accôrdo com a resolução da Directoria, foi aberto ao trafego em geral, no dia 1º de Janeiro, na categoria de estação, o estribo Calafate, situado no kilometro 536.185, da Linha do Paraopeba.

* * *

Recommendou-se aos Srs. Agentes que tanto as monobras como a entrada e sahida dos trens das estações, fossem sempre feitas com a maxima cautela afim de evitar a irregularidade muito frequente de ficarem as chaves avariadas, devido á precipitação com que taes serviços são executados.

* * *

Na fórma da resolução da Directoria, foi aberta ao trafego em geral, no dia 3 de maio, na categoria de estação, o posto telegraphico Calmon Vianna, situado no kilometro 464.240^{m},30 da variante de Poá, no ramal de S. Paulo.

* * *

De accôrdo com a recommendação feita, as manobras de vagões cujos carregamentos ou descargas não tiverem sido terminados em tempo, só poderão ser executados, d'ora avante, quanto a carga, distribuida uniformemente por todo o vagão, ficar de tal modo que um lado jamais venha a supportar peso maior do outro.

* * *

Por conveniencia de serviço, determinou-se que os pedidos de licença para trens especiaes, quando feito pelo telegrapho, fossem acompanhados da procedencia e destino do trem, e não somente do destino, como se procedia.

* * *

No sentido de evitar os continuos aquecimentos, recommendou-se que os vagões providos de bronzes novos só conduzissem, na primeira viagem que tivessem de fazer, carga correspondente á metade da lotação.

* * *

Foram expedidas novas instrucções sobre o serviço de bolsas para conducção de expediente. De accôrdo com as referidas instrucções, todo o expediente destinado ao 1º Districto, 2ª. Secção, Chefias do Movimento e Telegrapho, passou a ser enviado pelas estações numa só bolsa, — a do Escriptorio Central, tendo havido, por isso, uma economia de 5.800 bolsas, approximadamente.

* * *

Conforme recommendou a Directoria, foi adoptado officialmente nesta Divisão o livro destinado ao "registro dos vagões recebidos nas estações desta Estrada com mercadorias de pateo", e que permittirá melhor fiscalisação de serviço.

* * *

Foi inaugurada no dia 1º de abril a estação de Pirapora, da Repartição Geral dos Telegraphos.

A conservação do trecho de linha entre Corinthio e a referida estação ficou a cargo desta Estrada, de accôrdo com as condições estabelecidas no "Convenio de Trafego Mutuo".

* * *

Conforme deliberou o Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas e consta da circular n. 22, de 14 de maio ultimo, do Sr. Dr. Director, passou a denominar-se Francisco Bernardino a actual estação de Creosotagem, da linha do Centro.

* * *

Afim de que se possa em qualquer tempo conhecer os culpados pelo desapparecimento de papeis, determinou-se que as segundas vias, com recibo, das guias que acompanham o expediente dentro das bolsas, fossem devidamente colleccionadas e depois archivadas em cada escriptorio ou estação.

* * *

Determinou-se que o posto telegraphico do kilometro 337, situado no ramal de S. Paulo, e o do kilometro 392, no mesmo ramal, fizessem entre si, directamente, mediante licenças legalmente concedidas, o movimento dos trens de cargas que circulassem pela variante.

* * *

Por conveniencia do serviço, foi aberto ao trafego em geral, a 1º de julho, na categoria de estação, o actual extribo *Gameleira*, situado no kilometro 633.094 da Linha do Centro.

* * *

Declarou-se aos Srs. Agentes e Chefes de serviço, para os devidos effeitos, que a Directoria resolveu adoptar desde já a denominação de *Commendador Ermelino* para a estação situada no kilometro nove da variante de Poá, em construcção ainda.

* * *

Consoante determinação do Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, passou a chamar-se Ramal de Pirapora, a partir de 1º de janeiro, o trecho comprenhendido entre as estações de Corynthо e Pirapora, ficando com a denominação de Linha do Centro o actual ramal de Montes Claros, de Aporá a Bocayuva.

* * *

Havendo sido inaugurada ultimamente, na estação Engenheiro Arthur Alvim, o serviço de signaes fixos, typo semaphorico, e sendo o agente obrigado a manipular dentro da agencia os signaes que travam as chaves de entrada, foi supprimido, para aquella estação, o cumprimento do art. 143 das Instrucções para o serviço das estações.

* * *

De accôrdo com a resolução do Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas e na fórma da determinação da Directoria, providenciou-se no sentido de que as estações a serem construidas no arraial de Juramento, Linha de Montes Claros, e no de Bom Retiro, ramal de Ponte Nova, recebessem, respectivamente, as denominações de *Antonio Olyntho* e *Felippe dos Santos*.

* * *

De ordem da Directoria, passou a denominar-se *Commendador Ermelino* a actual estação de *Manoel Feio*, situada na estaca 574 — (Fazenda Matarazzo), da variante de Poá.

Recebeu a denominação de *Engenheiro Manoel Feio* a estação de *Commendador Ermelino* situada no kilometro nove da mesma variante.

A 19 de setembro do corrente anno, foi inaugurada a nova estação de São José dos Campos, situada no kilometro 388.360 da variante do mesmo nome.

Dessa data em deante os trens passaram a circular pelas linhas da variante citada.

No mesmo dia foram fechados os postos telegraphicos dos kilometros ns. 387 e 392 do ramal de São Paulo, passando todo o serviço a ser feito directamente entre Engenheiro Martins Guimarães e São José dos Campos e entre esta e a estação de Carvalho de Araujo.

* * *

Em 1º de outubro foi aberta ao trafego em geral a estação de *Rocha Sobrinho*, situada no kilometro 30,380 da Linha Auxiliar.

* * *

A 12 do mesmo mez foi inaugurado, como posto telegraphico, o actual estribo *Monte Sinai* situado no kilometro 96.731 da Linha Auxiliar.

* * *

Communicou-se que o Sr. Dr. Director, por despacho de 19 de setembro de 1923, resolveu dar, a partir daquella data, a denominação de *General Setembrino de Carvalho* ao estribo existente na Linha do Centro, entre as estações de Mariano Procopio e Francisco Bernardino, onde está situado o edificio da *Pecuaria*.

A posição kilometrica desse estribo foi deslocada para o kilometro 285.475.

* * *

De accôrdo com a resolução do Sr. Dr. Director, foi a Inspectoria de Aguas e Esgotos autorizada a installar um telephone para ligar a estação de *Liberdade*, da E. Ferro Rio d'Ouro, á *Del Castillo*, desta via-ferrea.

* * *

Para maior segurança do movimento de trens, determinou-se que os Agentes das estações situadas nos ramaes de Santa Cruz e Mangaratiba, fornecessem aos Srs. Chefes de trem uma copia do coupon TML-3 entregue aos machinistas.

* * *

Por conveniencia do serviço, foi dilatado para dez annos o prazo estabelecido para a conservação, no Archivo, dos processos de reclamações.

* * *

Passou a denominar-se *Estação D. Pedro II* a partir de 2 de dezembro, a actual estação Central.

Foi aberta ao trafego em geral a estação de *Theophilo Cunha* (Linha Auxiliar).

* * *

Para evitar o inconveniente de serem as expedições de couros ou inflammaveis carregadas á noite, em algumas estações do ramal de Diamantina, recommendou-se aos Srs. Agentes das estações situadas no referido ramal a exacta observancia das seguintes providencias :

1º — As estações daquelle ramal, em que o MH-2 passar á noite, depois das 18 horas, deverão carregar as expedições de couros ou inflammaveis, destinadas ao mesmo trem, no MH-1, afim de serem baldeadas em Diamantina para o MH-2 do dia seguinte;

2º — As estações em que o MH-2 chegar á noite, não deverão descarregar as expedições daquella natureza que lhes forem destinadas, as quaes seguirão até Coryntho, para regressarem pelo MH-1 do dia immediato.

* * *

Recebeu desde já a denominação de *Edgar Werneck* a estação que será inaugurada opportunamente no kilometro 593.688 do ramal de Ponte Nova.

* * *

Afim de evitar os atrazos ultimamente verificados nas expedições por conta dos Governos da União e dos Estados, devido á falta das competentes requisições, recommendou-se aos Srs. Agentes o seguinte :

1º — que as requisições competentes fossem enviadas aos destinos juntamente com as segundas vias dos respectivos despachos;

2º — que nas referidas segundas vias fosse sempre declarado o numero de taes requisições, declaração esta que deverá ser datada e assignada pelo empregado que a fizer;

3º — que as estações de destino (entroncamento), todas as vezes que recebessem as segundas vias sem as mencionadas requisições, telegraphassem immediatamente á procedencia, expedindo em seguida C-13 sobre a irregularidade.

* * *

Chegando ao conhecimento da Administração que os moveis e outros volumes destinados ás escolas publicas do Estado de Minas Geraes, permanecem nas estações desta Estrada por longo tempo, vencendo armazenagem e acarretando á instrucção, naquelle Estado, não pequenos inconvenientes, recommendou-se aos Srs. Agentes a exacta observancia das seguintes providencias :

1° — Todos os volumes nas condições citadas, isto é, despachados por conta do Estado de Minas e destinados ás escolas publicas do mesmo Estado, ficam isentos do pagamento de taxas de armazenagem ;

2° — O transporte desses volumes deverá ser feito com preferencia a qualquer outro, não sendo jámais permittido que fiquem elles á espera nas estações intermediarias ;

3° — Todas ás vezes que os volumes de tal natureza deixarem de ser procurados pelos respectivos destinatarios, ou despachados pelos consignatarios a seu conveniente destino, deverão os Srs. Agentes communicar o facto immediatamente a esta Sub-Directoria, para as devidas providencias.

2ª SUB-DIVISÃO

MOVIMENTO

Execução dos horarios dos trens e aproveitamento dos carros e vagões

Devo salientar a regularidade com que se executaram, em 1925, os serviços attinentes ao movimento de trens, particularmente os de conducção de passageiros e de cargas, apesar de subsistir a falta de material rodante necessario para se acudir ao intensissimo e vultuoso serviço de transporte por esta via-ferrea, o que se verifica pelo accrescimo das rendas que tão notavelmente se vem accentuando de anno para anno.

Apezar da carencia de material rodante e exiguidade de espaço nas areas das principaes estações desta Estrada, verifica-se, pelos dados estatisticos, relativos aos trens-kilometros, que bastante notavel foi o aproveitamento de capacidade de transporte.

LAVANDERIA

No dia 2 de março foi inaugurada a Lavanderia, que ficou installada no antigo edificio onde, por muitos annos, funccionou a Usina Electrica.

Este novo departamento tem prestado reaes serviços, não só pela presteza de lavagem de roupas, como pela economia feita durante o anno na despeza, não se levando em conta a conservação das roupas entregues para lavagem.

Roupa lavada de 2 de março a 31 de dezembro de 1925:

217.917	lençóes, a $150	32:687$550
53.522	toalhas de carros, a $100	5:352$200
137.658	fronhas, a $100.	13:765$800
109.702	toalhas de rosto, a $100.	10:970$200
19.159	capas de carros, a $500.	9:579$500
154	capas de autos, a 1$000.	154$000
		72:509$250

A despeza foi a seguinte:

Pessoal.	29:623$549	
Material	8:796$560	38:420$109
Saldo.		34:089$141

Si o saldo não é maior é porque estão servindo de base para o calculo da lavagem de roupa os preços muito reduzidos da antiga tabella.

HORARIOS

Em 1 de janeiro de 1925 entraram em vigor os novos horarios, que no decorrer do anno soffreram algumas alterações.

Para o Carnaval deste anno foram effectuados os estudos dos horarios que vigoraram nos tres dias daquelles folguedos, e, por todo o mez de fevereiro proximo, depois dos necessarios estudos, serão postos em vigor os novos horarios geraes.

SAFRA E TRANSPORTE DE LARANJAS

A safra de laranjas é sempre durante os mezes de setembro a dezembro, e neste anno a safra augmentou, havendo necessidade de se fornecer elevadonumero de carros para o seu transporte.

Além das pequenas expedições de laranjas para o interior e Districto Federal, houve grande exportação para as republicas do Sul, como se verifica pela designação abaixo, que se refere apenas ao trecho de Anchieta a Queimados, não levando em conta o ramal de Santa Cruz, nas estações de Inhoahyba, Campo Grande e Santissimo, que tambem exportaram para aquellas republicas em não pequena escala.

Tomando-se a média diaria no trecho de Anchieta a Queimados, a contar de 15 de setembro a 15 de dezembro, isto é, noventa e tres dias, com a quantidade de carros fornecidos, 363, teremos a média diaria de quatro carros.

A média de carregamento de cada carro é de 300 caixas com 250 laranjas cada uma, resultando que o transporte, unicamente naquelle trecho, para fóra do paiz, foi de 27.225.000 laranjas em 363 carros.

Foram fornecidos os seguintes carros:

a Anchieta	3
» Nilopolis	4
» Mesquita	34
» N. Iguassú	134
» M. Agudo	151
» Austin	18
» Queimados	19
Total	363

INSPECÇÕES

Durante o anno foram feitas com frequencia as viagens de inspecção, para attender ás exigencias technicas do serviço, sem contar as inspecções diarias, de fiscalisação, feitas pelos itinerantes.

QUADRO E — Percurso kilometrico dos trens e vehiculos de 1913 a 1925

O percurso dos trens passou :				O percurso dos vehiculos passou :			
de 12.404.515	kilometros	em	1913	de 216.400.979	kilometros	em	1913
a 12.740.592	»	»	1914	a 220.226.872	»	»	1914
» 11.764.057	»	»	1915	» 199.916 900	»	»	1915
» 12.555.185	»	»	1916	» 222.747.851	»	»	1916
» 12.818.659	»	»	1917	» 246.034.139	»	»	1917
» 11.759.010	»	»	1918	» 223.480.911	»	»	1918
» 13.045.103	»	»	1919	» 246.194.401	»	»	1919
» 14.102.347	»	»	1920	» 260.084.744	»	»	1920
» 14.319.071	»	»	1921	» 269.525.247	»	»	1921
» 15.008.757	»	»	1922	» 314.265.256	»	»	1922
» 15.048.885	»	»	1923	» 332.348.877	»	»	1923
» 16.340.140	»	»	1924	» 332.357.661	»	»	1924
» 17.320.100	»	»	1925	» 353.028.636	»	»	1925
Representando um accrescimo de 5,997 °/₀ sobre 1924.				Representando um accrescimo de 6,219 °/₀ sobre 1924.			

Numero de treus por secções e ramaes no anno de 1925

BITOLA LARGA	SUBURBIOS	VIAJANTES	ESPECIAES DE VIAJANTES	PEQUENO PERCURSO	MIXTOS	CARGAS	DE SERVIÇO
Suburbios na 1ª secção	57.124	—	—	—	—	—	—
» no ramal de São Paulo	5.115	—	—	—	—	—	—
Pequeno percurso na 1ª secção	—	—	—	44.640	—	—	—
» » no Ramal de Santa Cruz	—	—	—	22.282	—	—	—
» » » » » Mangaratiba	—	—	—	3.020	—	—	—
» » » » » Paracamby	—	—	—	5.714	—	—	—
1ª Secção	—	6.210	519	—	2.920	13.924	5.789
2ª »	—	6.210	189	—	2.920	6.163	2.485
3ª »	—	3.052	90	—	3.650	1.845	795
4ª »	—	2.322	85	—	4.380	2.960	832
5ª »	—	2.322	90	—	4.380	6.708	831
6ª »	—	1.591	108	—	730	834	—
Ramal de Santa Cruz	—	—	264	—	730	4.607	1.383
» » Mangaratiba	—	—	50	—	730	223	4.088
» » Paracamby	—	—	11	—	1.253	347	—
» » São Paulo	—	5.183	228	—	3.650	8.655	3.713
» » Lima Duarte	—	—	2	—	1.460	—	—
» » Bello Horizonte	—	1.591	102	—	730	621	2.666
» » Ouro Preto	—	—	—	—	—	74	—
Somma	62.239	28.481	1.738	75.656	27.533	46.961	22.582
BITOLA ESTREITA							
Suburbios na Linha Auxiliar	18.250	—	—	—	—	—	—
» » Rêde Fluminense	5.110	—	—	—	—	—	—
6ª Secção	—	2.918	109	—	6.570	3.571	—
7ª »	—	1.460	62	—	2.190	1.870	1.471
Linha Auxiliar	—	1.460	83	—	730	2.422	5.155
Ramal de Porto Novo	—	732	45	—	730	96	4.896
Rêde Fluminense	—	3.140	26	—	2.920	797	2.070
Ramal de Piranga	—	—	4	—	732	85	557
» » Ouro Preto	—	730	46	—	730	726	—
» » Santa Barbara	—	—	24	—	1.460	43	747
» » Bello Horizonte	—	2.920	70	—	5.840	317	—
» » Pirapora	—	730	25	—	730	220	2.210
» » Piquete	—	—	8	—	1.464	38	—
» » Diamantina	—	—	16	—	730	237	—
Somma	23.360	14.090	518	—	24.826	10.422	17.106

QUADRO F — Percurso dos trens, carros e vagões e composição média durante o anno de 1925

SECÇÕES E RAMAES	PERCURSO DOS CARROS E VAGÕES	PERCURSO DOS TRENS	NUMERO MÉDIO DOS CARROS E VAGÕES PARA CADA TREM
1ª SECÇÃO			
Trens de suburbios	18.580.653	969.858	19,15
» » pequeno percurso	21.321.386	1.324.746	16,09
» » viajantes e especiaes	6.500.183	400.651	16,22
» mixtos	4.368.552	147.460	29,62
» de cargas	19.185.759	459.950	41,71
» » serviço	293.972	74.781	3,93
Somma	70.250.505	3.377.446	20,79
2ª SECÇÃO			
Trens de viajantes e especiaes	4.601.887	295.056	15,59
» mixtos	3.506.095	134.320	26,10
» de cargas	12.307.824	275.804	44,62
» » serviço	194.659	25.780	7,55
Somma	20.610.465	730.960	28,19
3ª SECÇÃO			
Trens de viajantes e especiaes	3.712.952	278.745	13,32
» mixtos	6.360.627	267.180	23,80
» de cargas	7.602.797	163.862	46,39
» » serviço	79.310	16.211	4,89
Somma	17.755.686	725.998	24,45
4ª SECÇÃO			
Trens de viajantes e especiaes	2.987.328	191.030	15,63
» mixtos	4.223.010	196.370	21,51
» de cargas	7.608.771	236.644	32,15
» » serviço	255.056	22.960	11,10
Somma	15.074.165	647.004	23,29
5ª SECÇÃO			
Trens de viajantes e especiaes	6.138.509	444.859	13,79
» mixtos	4.952.200	248.760	19,90
» de cargas	17.838.295	752.336	23,71
» » serviço	121.657	19.710	6,17
Somma	29.050.661	1.465.665	19,82
6ª SECÇÃO			
Trens de viajantes e especiaes	358.352	27.285	13,13
» mixtos	299.454	11.680	25,63
» de cargas	493.732	17.560	28,11
Somma	1.151.548	56.525	20,37

SECÇÕES E RAMAES	PERCURSO DOS CARROS E VAGÕES	PERCURSO DOS TRENS	NUMERO MÉDIO DOS CARROS E VAGÕES PARA CADA TREM
RAMAL DE SANTA CRUZ			
Trens de pequeno percurso	9.253.736	544.196	17,00
» especiaes de viajantes	28.620	4.599	6,22
» mixtos	645.036	24.090	26,77
» de cargas	4.130.773	128.601	32,12
» » serviço	149.066	22.422	6,64
Somma	14.207.231	723.908	19,62
RAMAL DE MANGARATIBA			
Trens de pequeno percurso	1.011.246	129.626	7,80
» especiaes de viajantes	11.884	2.287	5,19
» mixtos	905.663	35.040	25,84
» de cargas	47.243	3.328	14,19
» » serviço	186.476	26.067	7,15
Somma	2.162.512	196.348	11,01
RAMAL DE PARACAMBY			
Trens de pequeno percurso	704.368	46.456	15,16
» especiaes de viajantes	152	84	1,80
» mixtos	239.435	10.024	23,88
» de cargas	16.948	2.756	6,14
Somma	960.903	59.320	16,19
RAMAL DE SÃO PAULO			
Trens de suburbios	4.085.524	250.390	16,31
» » viajantes e especiaes	25.578.694	1.718.170	14,88
» mixtos	23.905.693	739.526	32,44
» de cargas	54.009.262	1.206.943	44,74
» » serviço	436.996	103.194	4,23
Somma	108.106.169	4.018.223	26,90
RAMAL DE LIMA DUARTE			
Trens especiaes de viajantes	56	28	2,00
» mixtos	257.108	31.640	8,13
Somma	257.164	31.668	8,12
RAMAL DE BELLO HORIZONTE			
Trens de viajantes e especiaes	3.437.942	266.919	12,88
» mixtos	3.048.878	118.260	25,78
» de cargas	3.101.448	95.987	31,97
» » serviço	330.058	53.574	6,16
Somma	9.918.326	535.740	18,51

SECÇÕES E RAMAES	PERCURSO DOS CARROS E VAGÕES	PERCURSO DOS TRENS	NUMERO MÉDIO DOS CARROS E VAGÕES PARA CADA TREM
RAMAL DE OURO PRETO			
Trens de viajantes e especiaes	—	—	—
» » cargas	7.458	332	22,46
Somma	7.458	332	22,46
Total da bitola larga (1m,60)	289.512.793	12.569.137	23,03
BITOLA ESTREITA (1m,00)			
6ª SECÇÃO			
Trens de viajantes e especiaes	2.883.910	328.222	8,78
» mixtos	5.440.677	287.620	18,91
» de cargas	5.865.445	340.753	17,21
Somma	14.190.032	956.595	14,83
7ª SECÇÃO			
Trens de viajantes e especiaes	3.074.572	362.079	8,49
» mixtos	4.576.786	262.974	17,40
» de cargas	4.004.087	257.990	15,52
» » serviço	297.120	40.758	7,28
Somma	11.952.565	923.801	12,93
LINHA AUXILIAR			
Trens de suburbios	7.822.980	559.180	13,99
» » viajantes e especiaes	1.164.836	163.455	7,12
» mixtos	2.201.273	128.480	17,13
» de cargas	7.643.698	334.171	22,88
» » serviço	329.504	78.748	4,18
Somma	19.162.291	1.263.934	15,16
RAMAL DE PORTO NOVO			
Trens de viajantes e especiaes	1.063.986	49.630	21,43
» mixtos	1.257.477	46.720	26,91
» de cargas	128.552	6.088	21,11
» » serviço	196.274	32.991	5,94
Somma	2.646.289	135.429	19,54

SECÇÕES E RAMAES	PERCURSO DOS CARROS E VAGÕES	PERCURSO DOS TRENS	NUMERO MÉDIO DOS CARROS E VAGÕES PARA CADA TREM
RÊDE FLUMINENSE			
Trens de suburbios	352.586	57.610	6,12
» » viajantes e especiaes	1.206.831	211.940	5,69
» mixtos	2.469.954	213.670	11,55
» de cargas	195.776	21.540	9,08
» » serviço	158.624	23.559	6,73
Somma	4.383.771	528.319	8,29
RAMAL DE PIRANGA			
Trens especiaes de viajantes	644	130	4,95
» mixtos	506.564	41.210	12,29
» de cargas	20.586	3.704	5,55
» » serviço	79.750	17.190	4,63
Somma	607.544	62.234	9,76
RAMAL DE OURO PRETO			
Trens de viajantes e especiaes	283.546	46.342	6,11
» mixtos	856.040	60.132	14,23
» de cargas	357.194	32.082	11,13
Somma	1.496.780	138.556	10,80
RAMAL DE SANTA BARBARA			
Trens especiaes de viajantes	3.866	1.556	2,48
» mixtos	1.668.852	112.420	14,84
» de cargas	34.038	1.591	21,39
» » serviço	195.528	5.633	34,71
Somma	1.902.284	121.200	15,69
RAMAL DE BELLO HORIZONTE			
Trens de viajantes e especiaes	338.979	45.571	7,43
» mixtos	1.015.240	87.600	11,58
» de cargas	24.444	2.458	9,94
Somma	1.378.663	135.629	10,16
RAMAL DE PIRAPORA			
Trens de viajantes e especiaes	739.900	115.800	6,38
» mixtos	1.820.014	112.420	16,18
» de cargas	545.456	25.912	21,05
» » serviço	272.266	65.441	4,16
Somma	3.377.636	319.573	10,56

SECÇÕES E RAMAES	PERCURSO DOS CARROS E VAGÕES	PERCURSO DOS TRENS	NUMERO MÉDIO DOS CARROS E VAGÕES PARA CADA TREM
RAMAL DE PIQUETE			
Trens especiaes de viajantes	254	136	1,86
» mixtos	216.881	24.820	8,73
» de cargas	3.064	646	4,74
Somma	220.199	25.602	8,60
RAMAL DE DIAMANTINA			
Trens especiaes de viajantes	2.972	2.100	1,41
» mixtos	1.906.206	108.040	17,64
» de cargas	288.611	29.951	9,63
Somma	2.197.789	140.091	15,68
Total da bitola estreita	63.515.843	4.750.963	13,36
Trens de suburbios e especiaes:			
Em 1925	30.841.743	1.837.238	15,78
» 1924	29.128.786	1.721.996	16,90
Differença em 1925	+ 1.712.957	+ 115.242	
Trens de viajantes e especiaes, inclusive os de pequeno percurso:			
Em 1925	96.411.591	7.001 698	13,7
» 1924	89.604.342	6.393.584	14,0
Differença em 1925	+ 6.807.249	+ 608.114	
Trens mixtos:			
Em 1925	76.737.725	3.460.356	22,1
» 1924	68.994.499	3.209.741	21,4
Differença em 1925	+ 7.743.226	+ 250.615	
Trens de cargas e de serviço:			
Em 1925	149.037.577	5.020.808	29,6
» 1924	144.630.034	5.014.819	28,8
Differença em 1925	+ 4.407.543	+ 5.989	

QUADRO G — Trens-kilometro de diversas especies em 1925, comparados com os do anno de 1924

	SERVIÇOS	1925	1924
	Trens de suburbios — Rio	966.750	968.000
	» » » — » extraordinarios	3.108	3.768
	» » » — Ramal de São Paulo	250.390	231.284
	» » » — Linha Auxiliar	559.180	465.312
	» » » — Rêde Fluminense	57.610	53.632
	» » viajantes — ordinarios	6.849.959	6.240.899
	» » » — extraordinarios	151.739	152.685
	» mixtos	3.450.456	3 209.731
	» de cargas, inclusive os de serviço	5.030.908	5.014 829
	Total	17.320.100	16.340.140
	ASSIM DISTRIBUIDOS POR SECÇÕES E RAMAES		
BITOLA LARGA	1ª Secção, inclusive suburbios	3.377.446	3.295.308
BITOLA LARGA	2ª »	730.960	734.772
BITOLA LARGA	3ª »	725.998	727.074
BITOLA LARGA	4ª »	647.004	638.150
BITOLA LARGA	5ª »	1.465.665	1.314.578
BITOLA LARGA	6ª »	56.525	47.785
BITOLA LARGA	Ramal de Santa Cruz	723.908	657.023
BITOLA LARGA	» » Mangaratiba	196.348	189.104
BITOLA LARGA	» » Paracamby	59.320	45.384
BITOLA LARGA	» » São Paulo, inclusive suburbios	4.018.223	3.885.244
BITOLA LARGA	» » Lima Duarte	31.668	26.004
BITOLA LARGA	» » Bello Horizonte ex-Paraopeba	535.740	431.077
BITOLA LARGA	» » Ouro Preto	332	5.004
BITOLA ESTREITA	6ª Secção	956.595	1.047.385
BITOLA ESTREITA	7ª »	923.801	794.243
BITOLA ESTREITA	Linha Auxiliar, inclusive suburbios	1.263.934	1.078.736
BITOLA ESTREITA	Ramal de Porto Novo	135.429	144.303
BITOLA ESTREITA	Rêde Fluminense, inclusive suburbios	528.319	438.504
BITOLA ESTREITA	Ramal de Piranga	62.234	62.373
BITOLA ESTREITA	» » Ouro Preto	138.556	172.007
BITOLA ESTREITA	» » Santa Barbara	121.200	125.075
BITOLA ESTREITA	» » Bello Horizonte	135.629	114.363
BITOLA ESTREITA	» » Pirapora	319.573	0
BITOLA ESTREITA	» » Piquete	25.602	28.694
BITOLA ESTREITA	» » Diamantina	140.091	185.181
BITOLA ESTREITA	» » Bananal	0	3.427
BITOLA ESTREITA	» » Montes Claros	0	148.342
	Total	17.320.100	16.340.140

QUADRO H — Trens em geral que circularam durante o anno de 1925, entre as estações abaixo

BITOLA LARGA

Trens de suburbios :

D. Pedro II a D. Clara	56.886
Mogy a Norte	5.110

Trens de pequeno percurso :

D. Pedro II a Deodoro	10.680
D. Pedro II a Nova Iguassú	4.368
D. Pedro II a Belém	1.095
D. Pedro II a Paracamby	4.699
D. Pedro II a Bangú	8.660
D. Pedro II a Matadouro	10.850
D. Pedro II a Itacurussá	730
D. Pedro II a Mangaratiba	2.290
Belém a Paracamby	1.095

Trens expressos :

D. Pedro II a Lafayette	730
D. Pedro II a Entre Rios	730
D. Pedro II a Barra do Pirahy	99
Barra do Pirahy a Rezende	730
Barra do Pirahy a Norte	730
Cruzeiro a Norte	730

Trens rapidos e nocturnos :

D. Pedro II a Norte	3.059
D. Pedro II a Bello Horizonte	1.576

Trens especiaes de viajantes :

D. Pedro II a Marítima	13
D. Pedro II a Derby Club	52
D. Pedro II a Jockey Club	42
D. Pedro II a D. Clara	154
D. Pedro II a Bento Ribeiro	2
D. Pedro II a Deodoro	32
D. Pedro II a Villa Militar	21

D. Pedro II a Realengo	8
D. Pedro II a Bangú	36
D. Pedro II a Campo Grande	2
D Pedro II a Paciencia	1
D. Pedro II a Santa Cruz	4
D. Pedro II a Itacurussá	3
D. Pedro II a Mangaratiba	42
D. Pedro II a Nova Iguassu	20
D. Pedro II a Belém	3
D. Pedro II a Guedes da Costa	2
D. Pedro II a Lages	2
D. Pedro II a Paracamby	2
D. Pedro II a Mario Bello	1
D. Pedro II a Paulo de Frontin	7
D. Pedro II a Barra do Pirahy	35
D. Pedro II a Caetano Furquin	4
D Pedro II a Juparanã	2
D. Pedro II a Parahyba	3
D. Pedro II a Entre Rios	4
D. Pedro II a Juiz de Fóra	1
D. Pedro II a Mariano Procopio	2
D. Pedro II a Palmyra	2
D. Pedro II a Lafayette	5
D. Pedro II a Bello Horizonte	12
D. Pedro II a Pinheiro	1
D. Pedro II a Saudade	1
D. Pedro II a Floriano	3
D. Pedro II a Rezende	4
D. Pedro II a Cruzeiro	2
D. Pedro II a Cachoeira	1
D. Pedro II a Lorena	1
D. Pedro II a Apparecida	2
D. Pedro II a Carvalho de Araujo	1
D. Pedro II a Norte	48
Maritima a S. Christovão	1
Maritima a D. Clara	1
Maritima a Deodoro	12
Maritima a Villa Militar	3
Maritima a Cachoeira	1

Maritima a Norte	9
Alfredo Maia a Barra do Pirahy	3
S. Diogo a Marechal Hermes	2
S. Diogo a Deodoro	4
S. Diogo a Villa Militar	26
S. Diogo a Realengo	6
S. Diogo a Bangú	12
S. Diogo a Santissimo	2
S. Diogo a Santa Cruz	40
S. Diogo a Barra do Pirahy	2
S. Christovão a Villa Militar	9
S. Christovão a Santa Cruz	5
S. Christovão a Juparanã	3
S. Christovão a Norte	3
Engenho de Dentro a Nova Iguassu	2
Cascadura a Campo Grande	2
Cascadura a Santa Cruz	1
Cascadura a Bello Horizonte	1
Deodoro a Santa Cruz	1
Deodoro a Juparanã	1
Deodoro a Norte	1
Villa Militar a D. Clara	1
Villa Militar a Mangaratiba	3
Villa Militar a Barra do Pirahy	6
Villa Militar a Juparanã	1
Villa Militar a Cruzeiro	2
Villa Militar a Norte	4
Bangu a Santa Cruz	1
Bangu a Nova Iguassu	1
Bangu a Barra do Pirahy	2
Campo Grande a Santa Cruz	2
Santa Cruz a Itaguahy	1
Santa Cruz a Mangaratiba	2
Santa Cruz a Norte	1
Nova Iguassu a Paracamby	1
Nova Iguassu a Cachoeira	1
Belém a Barra do Pirahy	1
Belém a Norte	1
Paracamby a Mendes	2

Paracamby a Barra do Pirahy	4
Palmeiras a Burnier	1
Mendes a Barra do Pirahy	2
Mendes a Entre Rios	1
Barra do Pirahy a Juparanã	4
Barra do Pirahy a Teixeira Leite	2
Barra do Pirahy a Commercio	1
Barra do Pirahy a Entre Rios	8
Barra do Pirahy a Juiz de Fora	6
Barra do Pirahy a Lafayette	1
Barra do Pirahy a Congonhas do Campo	2
Barra do Pirahy a Barra Mansa	4
Barra do Pirahy a Engenheiro Passos	1
Barra do Pirahy a Cachoeira	3
Barra do Pirahy a Taubaté	1
Barra do Pirahy a Norte	3
Entre Rios a Juparanã	1
Entre Rios a Affonso Arinos	2
Entre Rios a Parahyba	2
Entre Rios a Sobragy	1
Entre Rios a Cotegipe	1
Entre Rios a Mariano Procopio	1
Entre Rios a Palmyra	3
Entre Rios a Bemfica	1
Entre Rios a João Ayres	1
Entre Rios a Bello Horizonte	2
Entre Rios a Barra Mansa	1
Entre Rios a Lorena	1
Entre Rios a Apparecida	3
Mariano Procopio a Sitio	1
Mariano Procopio a Bello Horizonte	2
Juiz de Fóra a Mathias Barbosa	8
Juiz de Fóra a Cotegypo	2
Juiz de Fóra a Palmyra	2
Juiz de Fóra a Sitio	1
Juiz de Fóra a Lafayette	2
Juiz de Fóra a Bello Horizonte	5
Juiz de Fóra a Apparecida	2
Juiz de Fóra a Norte	2

Barbacena a Palmyra	3
Barbacena a Lafayette	2
Barbacena a Joaquim Murtinho	1
Barbacena a Burnier	1
Barbacena a Congonhas do Campo	3
Barbacena a Bello Horizonte	1
Palmyra a Mantiqueira	1
Palmyra a Lafayette	9
Palmyra a Congonhas do Campo	3
Palmyra a Bello Horizonte	1
Sitio a Penido	2
Sitio a Bello Horizonte	3
Sitio a Norte	1
Lafayette a Gagé	2
Lafayette a Joaquim Murtinho	1
Lafayette a Congonhas do Campo	35
Lafayette a Burnier	3
Lafayette a Bello Horizonte	13
Joaquim Murtinho a Congonhas do Campo	2
Bello Horizonte a Camapuam	3
Bello Horizonte a Ibirete	2
Bello Horizonte a Gamelleira	1
Barra Mansa a Rezende	4
Barra Mansa a Cruzeiro	2
Barra Mansa a Apparecida	2
Cruzeiro a Rezende	3
Cruzeiro a Cachoeira	1
Cruzeiro a Guaratinguetá	1
Cruzeiro a Apparecida	6
Cruzeiro a Jacarehy	1
Cruzeiro a Norte	5
Cachoeira a Pinheiro	2
Cachoeira a Apparecida	2
Cachoeira a Pindamonhangaba	1
Pindamonhangaba a Lorena	1
Pindamonhangaba a Guaratinguetá	1
Taubaté a Caçapava	4
Taubaté a Tremembé	14
Taubaté a Apparecida	5

Taubaté a Jacarehy	1
Apparecida a Bello Horizonte	2
Apparecida a Pindamonhangaba	3
Apparecida a Tremembé	2
Apparecida a Caçapava	2
Apparecida a S. José dos Campos	2
Apparecida a Jacarehy	2
Apparecida a Mogy	5
Jacarehy a Caçapava	4
Jacarehy a Guaratinguetá	4
Norte a D. Clara	1
Norte a Bello Horizonte	6
Norte a Bemfica	1
Norte a Barbacena	1
Norte a Burnier	2
Norte a Lafayette	2
Norte a Sitio	1
Norte a Mogy	11
Norte a Jacarehy	2
Norte a Caçapava	1
Norte a S. José dos Campos	2
Norte a Apparecida	11
Norte a Pindamonhangaba	2
Norte a Lorena	3

Trens mixtos :

S. Diogo a Mangaratiba	730
S. Diogo a Entre Rios	730
S. Diogo a Palmyra	730
Maritima a Entre Rios	365
Alfredo Maia a Entre Rios	365
Belém a Paracamby	1.253
Belém a Barra do Pirahy	730
Barra do Pirahy a Entre Rios	730
Barra do Pirahy a Cachoeira	730
Barra do Pirahy a Norte	730
Parahyba a Palmyra	730
Entre Rios a Palmyra	730
Mathias Barbosa a Valladares	730

Juiz de Fóra a Valladares	730
Juiz de Fóra a Lafayette	730
Lafayette a Bello Horizonte	730
Cachoeira a Jacarehy	730
Cachoeira a Norte	730
Jacarehy a Norte	730

Trens de Cargas :

D. Pedro II a Maritima	184
D. Pedro II a S. Diogo	1.149
D. Pedro II a Alfredo Maia	15
D. Pedro II a São Christovão	4
D. Pedro II a Engenho de Dentro	6
D. Pedro II a Deodoro	15
D. Pedro II a Barra do Pirahy	5
Maritima a S. Diogo	1.036
Maritima a Alfredo Maia	281
Maritima a Triagem	39
Maritima a S. Christovão	106
Maritima a Engenho de Dentro	69
Maritima a Oswaldo Cruz	5
Maritima a Deodoro	774
Maritima a Villa Militar	2
Maritima a Santa Cruz	4
Maritima a Matadouro	282
Maritima a Mangaratiba	1
Maritima a Belém	2 885
Maritima a Barra do Pirahy	1.225
Maritima a Entre Rios	93
Maritima a Palmyra	181
Maritima a Lafayette	256
Maritima a Norte	12
S. Diogo a Alfredo Maia	322
S. Diogo a S. Christovão	2
S. Diogo a Triagem	2
S. Diogo a Engenho de Dentro	25
S. Diogo a D. Clara	730
S. Diogo a Deodoro	14
S. Diogo a Santa Cruz	777

S. Diogo a Matadouro	1.454
S. Diogo a Itacurussá	2
S. Diogo a Belém	365
S. Diogo a Mendes	77
Deodoro a Villa Militar	185
Deodoro a Realengo	3
Deodoro a Bangu	2
Deodoro a Santa Cruz	36
Deodoro a Matadouro	100
Deodoro a Oswaldo Cruz	107
Deodoro a D. Clara	4
Deodoro a Cascadura	68
Deodoro a Engenho de Dentro	33

Trens de Cargas:

Deodoro a S. Christovão	2
Deodoro a Anchieta	2
Deodoro a Belém	60
Deodoro a Barra do Pirahy	69
Deodoro a Cruzeiro	3
Deodoro a Apparecida	1
Deodoro a Bemfica	1
Deodoro a Sitio	2
Santa Cruz a Matadouro	777
Santa Cruz a Itaguahy	211
Santa Cruz a Ibicuhy	2
Santa Cruz a Itacurussá	4
Santa Cruz a Mangaratiba	4
Matadouro a Belém	507
Matadouro a Barra do Pirahy	150
Matadouro a Barra Mansa	36
Matadouro a Cruzeiro	137
Matadouro a Cachoeira	15
Matadouro a Tremembé	4
Matadouro a Pindamonhangaba	5
Matadouro a Sitio	10
Matadouro a Lafayette	6
Belém a Engenho de Dentro	3
Belém a Oswaldo Cruz	70

Belém a Lages	10
Belém a Paracamby	336
Belém a Mario Bello	2
Belém a Barra do Pirahy	3.292
Belém a Entre Rios	64
Belém a Palmyra	30
Mendes a Sitio	4
Mendes a Bemfica	4
Mendes a Cruzeiro	4
Barra do Pirahy a Mendes	197
Barra do Pirahy a Oswaldo Cruz	30
Barra do Pirahy a D. Clara	1
Barra do Pirahy a Mario Bello	2
Barra do Pirahy a Barra Mansa	11
Barra do Pirahy a Rezende	6
Barra do Pirahy a Cruzeiro	115
Barra do Pirahy a Cachoeira	2.574
Barra do Pirahy a Jacarehy	54
Barra do Pirahy a Guayauna	9

Trens de cargas :

Barra do Pirahy a Norte	263
Barra do Pirahy a Juparanã	2
Barra do Pirahy a Entre Rios	1.146
Barra do Pirahy a Mariano Procopio	1
Barra do Pirahy a Palmyra	14
Barra do Pirahy a Lafayette	6
Entre Rios a Bemfica	7
Entre Rios a Sobragy	2
Entre Rios a Vieira Cortez	2
Entre Rios a Palmyra	2.400
Entre Rios a Lafayettte	23
Palmyra a Mendes	4
Palmyra a Chapeu D'uvas	4
Palmyra a Sitio	19
Palmyra a Bemfica	2
Palmyra a Ressaquinha	3
Palmyra a Pedra do Sino	4
Palmyra a Kilometro 351	2

Palmyra a Herculano Penna	7
Palmyra a Hermillo Alves	2
Palmyra a Lafayette	3.637
Lafayette a Juiz de Fóra	2
Lafayette a Bemfica	4
Lafayette a Sitio	34
Lafayette a Barbacena	2
Lafayette a Joaquim Murtinho	67
Lafayette a Lobo Leite	2
Lafayette a Burnier	151
Lafayette a Usina	70
Lafayette a Metallurgica	18
Lafayette a Bello Valle	4
Lafayette a Arrojado Lisbôa	1
Lafayette a Marinhos	2
Lafayette a Calafate	2
Lafayette a Bello Horizonte	588
Bello Horizonte a Kilometro 537	14
Bello Horizonte a Marinhos	2
Bello Horizonte a Calafate	32
Cachoeira a Cruzeiro	14
Cachoeira a Lorena	2
Cachoeira a Pindamonhangaba	2
Cachoeira a Tremembé	6
Cachoeira a Taubaté	4
Cachoeira a S. José dos Campos	2
Cachoeira a Jacarehy	2.330
Cachoeira a Guayauna	6
Cachoeira a Norte	86
Caçapava a Kilometro doze	39
Cruzeiro a Rezende	15
Cruzeiro a Oswaldo Cruz	10
Tremembé a Oswaldo Cruz	1

Trens de cargas :

Jacarehy a Taubaté	16
Jacarehy a Caçapava	22
Jacarehy a Oswaldo Cruz	1
Jacarehy a Guayauna	10

Jacarehy a Norte	2.530
Norte a Guayauna	16
Norte a Itaquera	6
Norte a Carvalho de Araujo	139
Norte a Poá	36
Norte a S. Angelo	4
Norte a Suzano	45
Norte a Mogy	44
Norte a Calmon Vianna	4
Norte a S. Sylvestre	2
Norte a Pindamonhangaba	2
Norte a Caçapava	12
Norte a Mendes	21
Norte a Belém	2
Norte a Matadouro	57
Norte a Oswaldo Cruz	7

BITOLA ESTREITA

Trens de suburbios :

Alfredo Maia a S. Matheus	8.760
Alfredo Maia a Andrade Araujo	9.490
Caetano Furquin a Barão de Vassouras	4.380
Caetano Furquin a Portella	730

Trens expressos :

Belém a Entre Rios	730
Belém a Porto Novo	730
Entre Rios a Porto Novo	6
Juparanã a Portella	1.460
Juparanã a Santa Rita de Jacutinga	720
Valença a Affonso Arinos	730
Valença a Santa Thereza	201
Valença a Rio Preto	77
Valença a Barbosa Gonçalves	10
Lafayette a Bello Horizonte	1.460
Burnier a Ouro Preto	10
Burnier a Marianna	720
Corintho a Pirapora	730
Corintho a Bello Horizonte	730

Trens nocturnos:

Bello Horizonte a Buenopolis	230
Bello Horizonte a Bocayuva	500

Trens especiaes de viajantes:

Alfredo Maia a Andrade Araujo	24
Alfredo Maia a Belém	2
Alfredo Maia a Sertão	3
Alfredo Maia a Bomfim	1
Alfredo Maia a Paty do Alferes	2
Alfredo Maia a Professor Miguel Pereira	2
Alfredo Maia a Avellar	1
Alfredo Maia a Portella	7
Alfredo Maia a Parahyba	1
Alfredo Maia a Porto Novo	2
Alfredo Maia a Barão de Vassouras	2
Alfredo Maia a Valença	3
Belém a Professor Miguel Pereira	1
Belém a Avellar	1
Belém a Portella	2
Belém a Parahyba	1
Belém a Entre Rios	1
Professor Miguel Pereira a Porto Novo	2
Portella a Avellar	1
Portella a Parahyba	1
Portella a Entre Rios	1
Portella a Porto Novo	11
Portella a Barão de Vassouras	1
Portella a Valença	1
Entre Rios a Sapucaia	2
Entre Rios a Benjamin Constant	2
Entre Rios a Porto Novo	21
Paty do Alferes a Barão de Vassouras	1
Juparanã a Valença	11
Santa Rita de Jacutinga a Portella	3
Santa Rita de Jacutinga a Professor Miguel Pereira	2
Santa Rita de Jacutinga a Valença	2
Lafayette a Burnier	7

Lafayette a Ouro Preto	3
Lafayette a Sabará	1
Lafayette a Bello Horizonte	3
Lafayette a Sete Lagôas	1
Lafayette a Pirapora	2
Burnier a Joaquim Murtinho	1
Burnier a Lobo Leite	1
Burnier a Raposos	2
Burnier a Sabará	2
Burnier a Arrudas	1
Burnier a Santa Barbara	5
Burnier a Lavras Velhas	13
Burnier a D. Sylverio	2
Burnier a Marianna	2
Burnier a Ouro Preto	9

Trens especiaes de viajantes :

Ouro Preto a Hargreaves	1
Ouro Preto a Bello Horizonte	3
Lavras Velhas a Sabará	2
Lavras Velhas a Ouro Preto	3
Lavras Velhas a Itabirito	1
Lavras Velhas a Lobo Leite	4
Lavras Velhas a Esperança	1
Esperança a Pedro Leopoldo	2
Sabará a Santa Barbara	11
Sabará a Siderurgica	2
Sabará a Bello Horizonte	6
Sabará a Sete Lagôas	1
Santa Barbara a Arrudas	3
Santa Barbara a Cordisburgo	1
Santa Barbara a Sete Lagôas	1
Sete Lagôas a Arrudas	1
Sete Lagôas a Pedro Leopoldo	2
Sete Lagôas a Wenceslau Braz	1
Sete Lagôas a Cordisburgo	1
Sete Lagôas a Curvello	2
Sete Lagôas a Corintho	5
Sete Lagôas a Pirapora	2

Cordisburgo a Nova Granja	1
Cordisburgo a Curvello	2
Corintho a Curvello	3
Corintho a Buenopolis	2
Corintho a Bocayuva	5
Corintho a Diamantina	10
Corintho a Esperança	1
Corintho a Joaquim Murtinho	1
Diamantina a Barão de Guaicuhy	2
Bocayuva a Camillo Prates	2
Bocayuva a Engenheiro Navarro	2
Bocayuva a Buenopolis	4
Bocayuva a Pirapora	1
Contria a Porto Faria	2
Pirapora a Independencia	2
Pirapora a Barão de Guaicuhy	1
Pirapora a Corintho	3
Pirapora a Lavras Velhas	1
Pirapora a Bello Horizonte	7

Trens especiaes de viajantes:

Bello Horizonte a Diamantina	3
Bello Horizonte a Corintho	1
Bello Horizonte a Wenceslau Braz	1
Bello Horizonte a Sete Lagôas	9
Bello Horizonte a Ouro Preto	
Bello Horizonte a Burnier	2
Bello Horizonte a Siderurgica	2
Bello Horizonte a Esperança	2
Bello Horizonte a Raposos	13
Lorena a Rodrigues Alves	8
Palmyra a Mercês	2

Trens mixtos:

Alfredo Maia a Porto Novo	730
Portella a Santa Rita de Jacutinga	720
Affonso Arinos a Valença	1.460
Juparanã a Barbosa Gonçalves	10

Juparanã a Valença	730
Palmyra a Mercês	730
Lorena a Rodrigues Alves	1.460
Lafayette a Bello Horizonte	730
Burnier a Ouro Preto	10
Burnier a Lavras Velhas	720
Raposos a Bello Horizonte	1.460
Sabará a Santa Barbara	1.460
Sabará a Bello Horizonte	2.920
Sabará a Curvello	730
Sete Lagôas a Bello Horizonte	730
Curvello a Pirapora	730
Corintho a Engenheiro Navarro	6
Corintho a Buenopolis	46
Corintho a Bocayuva	678
Corintho a Diamantina	730

Trens de Cargas:

Alfredo Maia a Triagem	20
Alfredo Maia a Andrade Araujo	38
Alfredo Maia a Costa Barros	24
Alfredo Maia a Belém	122
Alfredo Maia a Carlos Sampaio	2
Alfredo Maia a Governador Portella	726
Alfredo Maia a Entre Rios	730
Belém a Triagem	6
Belém a Honorio Gurgel	2
Belém a Sertão	6
Belém a Portella	28
Sertão a Santa Rita de Jacutinga	1
Portella a Honorio Gurgel	4
Portella a Andrade Costa	1
Portella a Sertão	171
Portella a Professor Miguel Pereira	10
Portella a Barão de Vassouras	16
Portella a Entre Rios	6
Portella a Juparanã	94
Portella a Valença	18
Portella a Morro Azul	4

Portella a Sacra Familia	8
Portella a Triumpho	9
Portella a Palmas	9
Portella a Santa Rita de Jacutinga	2
Entre Rios a Triagem	616
Entre Rios a Porto Novo	95
Juparanã a Caetano Furquin	81
Juparanã a Valença	465
Juparanã a Rio Preto	3
Valença a Affonso Arinos	4
Valença a Rio Preto	62
Valença a Quirino	8
Valença a Santa Rita de Jacutinga	3
Lorena a Rodrigues Alves	38

Trens de Cargas:

Palmyra a Campo Alegre	21
Palmyra a Paiva	3
Palmyra a Oliveira Fortes	8
Palmyra a Mercês	53
Lafayette a Lobo Leite	2
Lafayette a Burnier	95
Lafayette a Sabará	1.621
Lafayette a Bello Horizonte	2
Lafayette a Sete Lagôas	68
Lafayette a Maquine	3
Lafayette a Mascarenhas	5
Lafayette a Tabocas	2
Lafayette a Curvello	6
Lafayette a Osorio de Almeida	8
Lafayette a Corintho	12
Lafayette a Contria	6
Lafayette a Lassance	2
Lafayette a Varzea da Palma	12
Lafayette a Cordisburgo	2
Lafayette a Independencia	1
Burnier a Itabirito	2
Burnier a Usina	6
Burnier a Rodrigo Silva	138

Burnier a Ouro Preto	321
Burnier a Marianna	246
Burnier a Tripuhy	2
Burnier a Itacolomy	2
Sabará a General Carneiro	5
Sabará a Raposos	1
Sabará a Bello Horizonte	10
Sabará a Burnier	6
Sabará a Ouro Preto	1
Sabará a Joaquim Murtinho	4
Sabará a Rio das Velhas	97
Sabará a Vespasiano	4
Sabará a Pedro Leopoldo	37
Sabará a Sete Lagôas	1.156
Sabará a Maquine	2

Trens de Cargas:

Sabará a Curvello	13
Sabará a Corintho	22
Sabará a Lassance	1
Sabará a Pirapora	1
Sabará a Siderurgica	22
Sabará a Caethé	4
Sabará a Gongo Socco	8
Sabará a Santa Barbara	10
General Carneiro a Rio das Velhas	93
General Carneiro a Bello Horizonte	19
Bello Horizonte a Kilometro 638	45
Bello Horizonte a Kilometro 637	134
Bello Horizonte a Santa Barbara	1
Bello Horizonte a Rio das Velhas	22
Bello Horizonte a Vespasiano	2
Bello Horizonte a Sete Lagôas	42
Bello Horizonte a Corintho	1
Bello Horizonte a Camillo Prates	2
Bello Horizonte a Bocayuva	8
Bello Horizonte a Independencia	2
Sete Lagôas a Pedro Leopoldo	71
Sete Lagôas a Rio das Velhas	5

Sete Lagôas a Vespasiano.	2
Sete Lagôas a Araçá	6
Sete Lagôas a Cordisburgo	9
Sete Lagôas a Tabocas	5
Sete Lagôas a Maquine	4

Trens de cargas:

Sete Lagôas a Mascarenhas	4
Sete Lagôas a Wenceslau Braz	8
Sete Lagôas a Arrudas	4
Sete Lagôas a Gustavo da Silveira	4
Sete Lagôas a Osorio de Almeida.	3
Sete Lagôas a Curvello	434
Sete Lagôas a Corintho	774
Sete Lagôas a Bocayuva	1
Sete Lagôas a Lassance	6
Sete Lagôas a Independencia.	14
Wenceslau Braz a Kilometro 694.	6
Tabocas a Contria.	1
Mascarenhas a Gustavo da Silveira	2
Mascarenhas a Pirapora	5
Gustavo da Silveira a Contria.	10
Gustavo da Silveira a Osorio de Almeida.	1
Gustavo da Silveira a Francisco Sá	3
Gustavo da Silveira a Camillo Prates.	13
Gustavo da Silveira a Buenopolis.	1
Gustavo da Silveira a Bueno Prado	1
Gustavo da Silveira a Corintho	46
Gustavo da Silveira a Bocayuva	39
Gustavo da Silveira a Lassance	8
Gustavo da Silveira a Varzea da Palma	9
Curvello a Gustavo da Silveira	25
Curvello a Tamboril	1
Curvello a Contria.	1
Curvello a Maquiné	4
Curvello a Camillo Prates.	2
Curvello a Arrudas	2
Curvello a Corintho	67
Curvello a Independencia.	16

Corintho a Osorio de Almeida	7
Corintho a Beltrão	1
Corintho a Contria	11
Corintho a Lassance	13
Corintho a Porto Faria	2
Corintho a Varzea da Palma	13
Corintho a Pirapora	21
Corintho a Independencia	36
Corintho a Cattoni	1
Corintho a Francisco Sá	17
Corintho a Camillo Prates	38
Corintho a Buenopolis	8
Corintho a Bueno do Prado	11
Corintho a Bocayuva	72
Corintho a S. Hypolito	24
Corintho a Monjolos	12
Corintho a Barão de Guaicuhy	4

Trens de cargas :

Buenopolis a Bueno do Prado	1
Buenopolis a Francisco Sá	2
Buenopolis a Bocayuva	5
Bocayuva a Osorio de Almeida	6
Bocayuva a Francisco Sá	2
Bocayuva a Mascarenhas	2
Diamantina a Corintho	174
Diamantina a Monjolos	20
Varzea da Palma a Araçá	1
Varzea da Palma a Maquiné	4
Varzea da Palma a Contria	2
Independencia a Beltrão	2
Independencia a Contria	3
Independencia a S. Hypolito	1
Independencia a Mascarenhas	5
Independencia a Tabocas	4
Independencia a Cordisburgo	2
Independencia a Wenceslau Braz	2
Independencia a Araça	1

Independencia a Pedro Leopoldo	2
Independencia a Rio das Velhas	1
Independencia a Santa Barbara	1

SOMMA GERAL

BITOLA LARGA

Serviços:

	Somma
Trens de suburbios	61.996
Trens de pequeno percurso	44.467
Trens expressos	3.749
Trens rapidos e nocturnos	4.635
Trens especiaes de viajantes	1.081
Trens mixtos	13.663
Trens de cargas	35.801
Total da bitola larga	165.392

BITOLA ESTREITA

Serviços:

	Somma
Trens de suburbios	23.360
Trens expressos	8.294
Trens nocturnos	730
Trens especiaes de viajantes	325
Trens mixtos	16.790
Trens de cargas	10.007
Total da bitola estreita	59.506
Tatal geral	224.898

QUADRO I — Percurso dos carros e vagões de diversas especies em 1925, comparado com o anno de 1924

SERVIÇOS	1925	1924
Carros de 1ª classe	49.711.472	48.223.791
» » 2ª »	48.800.345	45.233.126
» » correio e chefe de trem	6.626.920	6.595.605
» » dormitorio	10.868.090	9.083.420
» vasios	1.239.516	1.109.489
Vagões para bagagens	24.416.100	21.486.167
» » leite	5.205.250	4.390.098
» » minerio	19.690.625	16.417.123
» » carnes verdes	1.489.098	1.334.901
» » mercadorias e materiaes para serviço	127.010.406	121.791.361
» » animaes	24.315.047	23.972.143
» vasios	33.655.767	32.720.437
Total	353.028.636	332.357.661
ASSIM DISTRIBUIDOS POR SECÇÕES E RAMAES :		
BITOLA LARGA		
1ª Secção (inclusive suburbios)	70.250.505	67.341.108
2ª »	20.610.465	20.115.172
3ª »	17.755.686	18.799.192
4ª »	15.074.165	14.528.035
5ª »	29.050.661	28.253.636
6ª »	1.151.548	844.471
Ramal de Santa Cruz	14.207.231	12.871.788
» » Mangaratiba	2.162.512	2.370.221
» » Paracamby	960.903	764.024
» » São Paulo (inclusive suburbios)	108.106.169	100.488.684
» » Lima Duarte	257.164	359.618
» » Bello Horizonte ex-Paraopeba	9.918.326	7.411.950
» » Ouro Preto	7.458	25.786
BITOLA ESTREITA		
6ª Secção	14.190.032	13.964.511
7ª »	11.952.565	10.169.059
Linha Auxiliar (inclusive suburbios)	19.162.291	18.174.826
Ramal de Porto Novo	2.646.289	2.858.043
Rêde Fluminense (inclusive suburbios)	4.383.771	3.479.673
Ramal de Piranga	607.544	619.657
» » Ouro Preto	1.495.780	1.482.113
» » Santa Barbara	1.902.284	1.611.601
» » Bello Horizonte	1.378.653	1.320.250
» » Pirapora	3.377.636	—
» » Montes Claros	—	2.353.333
» » Piquete	220.199	219.504
» » Diamantina	2.197.789	1.909.951
» » Bananal	—	21.455
Total	353.028.636	332.357.661

QUADRO J — Trens-kilometro de diversas especies em cada uma das secções e ramaes, durante o anno de 1925, comparativamente ao anno de 1924

SECÇÕES E RAMAES	SUBURBIOS		VIAJANTES DO INTERIOR		PEQUENO PERCURSO	MIXTOS	CARGAS	DE SERVIÇO	TOTAES		DIFFERENÇA EM 1925
BITOLA LARGA	Ordinarios	Extra-ordinarios	Ordinarios	Extra-ordinarios					1925	1924	
1ª Secção	966.750	3 108	383.014	17.637	1.324.746	147.460	459.950	74.781	3.377.446	3.295.308	+ 82.138
2ª »	.....	.....	286.788	8.268	.....	134.320	275.804	25.780	730.960	734.772	— 3.812
3ª »	.....	.....	271.988	6.757	.....	267.180	163.862	16.211	725.998	724.074	— 1.076
4ª »	.....	.....	185.760	5.270	.....	196.370	236.644	22.960	647.004	638.150	+ 8.854
5ª »	.....	.....	432.570	12.289	.....	248.760	752.336	19.710	1.465.665	1.314.578	+ 151.087
6ª »	.....	.....	25.455	1.820	.....	11.680	17.560	.....	56.525	47.785	+ 8.740
Ramal de Santa Cruz	.....	.....	.....	4.590	544.196	24.090	128.601	22.422	723.908	657.023	+ 66.885
» » Mangaratiba	.....	.....	.....	2.281	129.626	35.040	3.328	26.067	196.348	189.104	+ 7.244
» » Paracamby	.....	.....	.....	84	46.456	10.024	2.756	.....	59.320	46.384	+ 12.036
» » São Paulo	250.390	.....	1.672.190	45.980	.....	739.520	1.206.943	103.194	4.018.223	3.885.244	+ 132.979
» » Lima Duarte	.....	.....	.....	28	.....	31.640	.....	.....	31.668	26.004	+ 5.664
» » Bello Horizonte, ex-Paraopeba	.....	.....	257.742	9.177	.....	118.200	96.987	53.574	535.740	431.077	+ 104 663
» » Ouro Preto	.....	.....	.....	.....	.....	.....	332	.....	332	5.004	— 4.672
Somma	1.217.140	3.108	3.515.538	114.205	2.045.024	1.964.356	3.345.103	364.699	12.560.137	11.997.507	+ 571.630
BITOLA ESTREITA											
Ramal de Montes Claros	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	148.342	— 148.342
6ª Secção	.....	.....	321.112	7.110	.....	287.620	340.753	.....	956.595	1.047.385	— 90 790
7ª »	.....	.....	352.730	9.349	.....	262.974	257.990	40.758	923.801	794.243	+ 129.558
Linha Auxiliar	559.180	.....	157.680	5.775	.....	128.480	334.071	78.748	1.263.934	1.078.736	+ 185.198
Ramal de Porto Novo	.....	.....	46.848	2.782	.....	46.720	6.058	32.991	135.429	144.303	— 8.874
Rêde Fluminense	57.610	.....	210.349	1.501	.....	213.670	21.540	23.559	528.319	438.504	+ 89.815
Ramal de Piranga	.....	.....	.....	130	.....	41.210	3.704	17.190	62.264	62.373	— 139
» » Ouro Preto	.....	.....	43.728	2.614	.....	60.132	32.082	.....	138.556	172.007	— 33.451
» » Santa Barbara	.....	.....	.....	1.556	.....	112.420	1.591	5.633	121.200	125.075	— 3.875
» » Bello Horizonte	.....	.....	44 560	1 011	.....	87.600	2.458	.....	135.629	114.363	+ 21.266
» » Tiraperá	.....	.....	112.420	3.380	.....	112.420	25.912	65.441	319.573	.....	+ 319.573
» » Piquete	.....	.....	.....	136	.....	24.820	646	.....	25.602	28.694	— 3.092
» » Diamantina	.....	.....	.....	2.160	.....	108.040	29.951	.....	140.091	185.181	— 45.090
» » Bananal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3.427	— 3.427
Somma	616.790	.....	1.289.427	37.534	.....	1.486.106	1.056.785	264.320	4.750.953	4.342.633	+ 408.330
Somma geral	1.833.930	3.108	4.804.935	151.739	2.045.024	3.450.456	4.401.889	629.019	17.320.100	16.340.140	+ 979.960

QUADRO K — Percurso kilometrico dos carros de viajantes que circularam durante o anno de 1925

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE:					
	1ª classe	2ª classe	Dormitorio	Correio e chefe de trem	Vasios	TOTAL
1ª SECÇÃO						
Nos trens de suburbios e especiaes . . .	7.747.380	9.872.394	. . . .	. . . . .	. . .	17.619.774
» » » pequeno percurso	7.986.380	10.545.208	. . . .	32.120	. . . .	18.563.708
» » » viajantes e especiaes . . .	2.329.999	1.024.173	1.214.164	633.640	99.200	5.301.176
» » mixtos	173.820	171.410	. . . .	. . . . .	13.352	358.652
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	46.032	46.032
Somma	18.237.649	21.613.185	1.214.164	665.760	158.584	41 889.342
2ª SECÇÃO						
Nos trens de viajantes e especiaes . . .	1.540.818	765.463	901.120	470.120	64.124	3.741.645
» » mixtos	206 740	259.164	. . .	. . . . .	4.263	470.167
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	16.810	16.810
Somma	1.747.558	1.024.627	901.120	470.120	85.197	4.228.622
3ª SECÇÃO						
Nos trens de viajantes e especiaes . . .	1.298.516	698.580	338.200	387.132	70.420	2.792.848
» » mixtos	290.942	285.878	. . . .	. . . . .	3.036	579.856
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	17.330	17.330
Somma	1.589.458	984.458	338.200	387.132	90.786	3.390.034
4ª SECÇÃO						
Nos trens de viajantes e especiaes . . .	906.830	375.718	288.788	350.400	46.408	1.968.144
» » mixtos	336.098	336.098	. . . .	. . . . .	480	672.676
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	16.166	16.166
Somma	1.242.923	711.816	288.788	350.400	63.054	2.656.986
5ª SECÇÃO						
Nos trens de viajantes e especiaes . . .	1.889.627	805.216	667.132	810.300	104.778	4.277.053
» » mixtos	336.926	333.900	. . . .	. . . . .	906	671.732
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	27.452	27.452
Somma	2.226.553	1.139.116	667.132	810.300	133.136	4.976.237
6ª SECÇÃO						
Nos trens de viajantes e especiaes . . .	138.916	57.452	57.640	46.720	4.968	305.696
» » mixtos	11.760	11.728	. . . .	. . . . .	224	23.712
Somma	150.676	69.180	57.640	46.720	5.192	329.408

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE :					
	1ª classe	2ª classe	Dormitorio	Correio e chefe de trem	Vasios	TOTAL
RAMAL DE SANTA CRUZ						
Nos trens de pequeno percurso	3.308.352	4.406.648	. . . .	49.398	. . . .	7.764.398
» » especiaes de viajantes	7.966	8.600	276	. . . .	. . . .	16.842
» » mixtos	24.189	24.189	. . . .	. . . .	. . . .	48.378
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	3.862	3.862
Somma	3.340.507	4.439.437	276	49.398	3.862	7.833.480
RAMAL DE MANGARATIBA						
Nos trens de pequeno percurso	346.010	400.336	. . . .	. . . .	. . . .	746.346
» » especiaes de viajantes	6.862	4.380	. . . .	. . . .	. . . .	11.242
» » mixtos	35.136	35.136	. . . .	. . . .	. . . .	70.272
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.078	1.078
Somma	388.008	439.852	. . . .	. . . .	1.078	828.938
RAMAL DE PARACAMBY						
Nos trens de pequeno percurso	264.176	342.700	. . . .	. . . .	. . . .	606.876
» » especiaes de viajantes	152	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	152
» » mixtos	60.888	80.960	. . . .	. . . .	48	141.916
Somma	325.216	423.660	. . . .	. . . .	48	748.944
RAMAL DE SÃO PAULO						
Nos trens de suburbios	1.481.858	2.380.324	. . . .	71.540	. . . .	3.933.722
» » » viajantes e especiaes. . . .	6.769.601	4.081.201	6.239.650	2.227.600	274.110	19.592.162
» » mixtos	1.931.564	988.940	. . . .	. . . .	18.746	2.938.350
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	71.860	71.860
Somma	10.183.023	7.449.565	6.239.650	2.299.140	364.716	26.536.094
RAMAL DE LIMA DUARTE						
Nos trens especiaes de viajantes	56	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	56
» » mixtos	58.600	58.600	. . . .	. . . .	. . . .	117.200
Somma	58.656	58.600	. . . .	. . . .	. . . .	117.256
RAMAL DE BELLO HORIZONTE						
Nos trens de viajantes e especiaes . . .	1.292.124	514.406	589.142	473.040	41.472	2.910.184
» » mixtos	121.884	121.884	. . . .	. . . .	2.916	246.684
Somma	1.414.008	636.290	589.142	473.040	44.388	3.156.868
Total da bitola larga (1m,60).	40.904.240	38.989.806	10.296.112	5.552.010	950.041	96.692.209
BITOLA ESTREITA						
6ª SECÇÃO						
Nos trens de viajantes e especiaes . . .	1.248.498	675.430	148.252	233.886	55.952	2.362.018
» » mixtos	641.011	594.169	. . . .	. . . .	15.446	1.250.626
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	20.504	20.504
Somma	1.889.500	1.269.599	148.252	233.886	91.902	3.633.148

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE:					
	1ª classe	2ª classe	Dormitorio	Correio e chefe de trem	Vasios	TOTAL
7ª SECÇÃO						
Nos trens de viajantes e especiaes . . .	1.031.810	777.296	398.736	325.194	28.880	2.561.916
» » mixtos	310.981	311.703	. . . .	. . . . .	776	623.460
» » de cargas.	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	13.684	13.684
Somma	1.342.791	1.088.999	398.736	325.194	43.340	3.199.060
LINHA AUXILIAR						
Nos trens de suburbios	2.150.616	4.576.064	. . . .	. . . . .	. . . .	6.726.680
» » » viajantes e especiaes . . .	533.961	327.995	. . . .	. . . . .	1.604	863.560
« » mixtos	188.644	181.414	. . . .	. . . . .	81.145	451.203
» » de cargas	46.566	41.190	. . . .	. . . . .	12.932	100.688
Somma	2.919.787	5.126.663	. . . .	. . . . .	95.681	8.142.131
RAMAL DE PORTO NOVO						
Nos trens de viajantes e especiaes. . . .	303.474	100.928	. . . .	93.440	4.352	502.194
» » mixtos	65.984	66.180	. . . .	. . . . .	3.456	135.620
» » de cargas	512	. . . .	. . . .	. . . . .	3.786	4.298
Somma	369.970	167.108	. . . .	93.440	11.594	642.112
RÊDE FLUMINENSE						
Nos trens de suburbios	119.834	115.252	. . . .	. . . . .	. . . .	235.086
» » » viajantes e especiaes. . . .	318.970	277.576	. . . .	73.642	4.866	675.054
» » mixtos	325.684	331.736	. . . .	. . . . .	6.352	663.772
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	3.944	3.944
Somma	764.488	724.564	. . . .	73.642	15.162	1.577.856
RAMAL DE PIRANGA						
Nos trens especiaes de viajantes	242	114	. . . .	. . . . .	. . . .	356
» » mixtos	84.132	85.386	. . . .	. . . . .	. . . .	169.518
Somma	84.374	85.500	. . . .	. . . . .	. . . .	169.874
RAMAL DE OURO PRETO						
Nos trens de viajantes e especiaes . . .	101.364	90.484	136	43.260	3.320	238.564
» » mixtos	125.440	125.440	. . . .	20.400	504	271.784
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	1.008	1.008
Somma	226.804	215.924	136	63.660	4.832	511.356
RAMAL DE SANTA BARBARA						
Nos trens especiaes de viajantes	3.866	. . . .	. . . .	. . . . .	. . . .	3.866
» » mixtos	223.810	223.324	. . . .	40.932	. . . .	488.066
Somma	227.676	223.324	. . . .	40.932	. . . .	491.932

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE:					
	1ª classe	2ª classe	Dormitorio	Correio e chefe de trem	Vasios	TOTAL
RAMAL DE BELLO HORIZONTE						
Nos trens de viajantes e especiaes . . .	135.441	81.708	22.860	24.288	5.592	269.799
» » mixtos	184.344	164.876	. . . .	. . . . .	354	349.574
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	660	660
Somma	319.785	246.584	22.860	24.288	6 516	620.033
RAMAL DE PIRAPORA						
Nos trens de viajantes e especiaes . . .	252.856	248.482	1.994	112.420	1.848	617.000
» » mixtos	121.968	116.808	. . . .	. . . . .	1 474	240.250
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	15.364	16 364
Somma	374.824	365.290	1.994	112.420	19.686	874.214
RAMAL DE PIQUETE						
Nos trens especiaes de viajantes	118	136	. . . .	. . . . .	. . . .	254
» » mixtos	49.638	77.520	. . . .	. . . . .	68	127.226
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	102	102
Somma	49.756	77.656	. . . .	. . . . .	170	127.582
RAMAL DE DIAMANTINA						
Nos trens de viajantes e especiaes . . .	2 380	592	. . . .	. . . . .	. . . .	2.972
» » mixtos	235.088	218.736	. . . .	107.448	592	561.864
Somma	237 468	219.328	. . . .	107.448	592	564.836
Total da bitola estreita (1m,00)	8 807.232	9.810.539	571.978	1.074.910	289 475	20.554.134
Total geral de 1925.	49.711.472	48.800 345	10.858.090	6.626.920	1.239.516	117.246.343
» » » 1924.	48.223.791	45.233.126	9.083.420	6.595.605	1.109.489	110.245.431
Differença em 1925	+ 1.487.681	+ 3.567.219	+ 1.784.670	+ 31.315	+ 130.027	+ 7.000.912

QUADRO L

QUADRO L — Percurso kilometrico dos vagões de bagagem, mercadorias, animaes e vasios que circularam durante o anno de 1925

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VAGÕES DE:								
	Bagagem	Leite	Minerio	Mercadorias diversas	Materiaes e combustiveis	Animaes	Carnes verdes	Vasios	TOTAL
1ª SECÇÃO									
Nos trens de suburbios	176.409	.....	.....	.....	.....	.....	.....	784.470	960.879
» » » pequeno percurso	1.159.084	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.598.594	2.757.678
» » » viajantes e especiaes	1.041.405	1.584	.....	5.580	.....	139.412	.....	11.026	1.199.007
» » mixtos	887.248	529.720	.....	1.522.314	.....	589.806	8.460	472.352	4.009.900
» » de cargas	73.396	.....	2.600.032	11.738.591	.....	1.196.336	630.560	2.900.812	19.139.727
» » » serviço	.....	.....	.....	.....	293.972	.....	.....	.....	293.972
Somma	3.337.542	531.304	2.600.032	13.266.485	293.972	1.925.554	639.020	5.767.254	28.361.163
2ª SECÇÃO									
Nos trens de viajantes e especiaes	756.194	1.196	.....	4.048	.....	90.068	.....	8.736	860.242
» » mixtos	550.329	402.604	.....	1.254.104	.....	383.896	3.620	441.275	3.035.928
» » de cargas	.....	.....	1.911.888	6.954.868	.....	1.385.716	90.978	1.947.564	12.291.014
» » » serviço	.....	.....	.....	.....	194.659	.....	.....	.....	194.659
Somma	1.306.523	403.800	1.911.888	8.213.020	194.659	1.859.680	94.698	2.397.575	16.381.843
3ª SECÇÃO									
Nos trens de viajantes e especiaes	633.402	.....	.....	3.688	.....	277.522	.....	5.492	920.104
» » mixtos	841.934	491.136	.....	3.175.871	.....	670.022	.....	601.808	5.780.771
» » de cargas	.....	.....	3.732.304	2.817.513	.....	246.294	.....	789.356	7.585.467
» » » serviço	.....	.....	.....	.....	79.310	.....	.....	.....	79.310
Somma	1.475.336	491.136	3.732.304	5.997.072	79.310	1.193.838	.....	1.396.656	14.365.652
4ª SECÇÃO									
Nos trens de viajantes e especiaes	426.344	338.916	.....	2.716	.....	248.808	.....	2.400	1.019.184
» » mixtos	572.216	.....	.....	2.196.750	.....	513.946	.....	267.422	3.550.334
» » de cargas	.....	.....	3.354.880	3.106.883	.....	219.328	.....	911.514	7.592.605
» » » serviço	.....	.....	.....	.....	255.056	.....	.....	.....	255.056
Somma	998.560	338.916	3.354.880	5.306.349	255.056	982.082	.....	1.181.336	12.417.179

5ª SECÇÃO									
Nos trens de viajantes e especiaes	971.228	310.022	.....	5.720	.....	568.196	.....	6.290	1.861.456
» » mixtos	836.360	.....	.....	2.391.853	.....	716.565	.....	335.690	4.280.468
» » de cargas	.....	.....	7.624.922	7.315.628	.....	338.149	.....	2.532.144	17.810.843
» » » serviço	.....	.....	.....	.....	121.657	.....	.....	.....	121.657
Somma	1.807.588	310.022	7.624.922	9.713.201	121.657	1.622.910	.....	2.874.124	24.074.424
6ª SECÇÃO									
Nos trens de viajantes e especiaes	51.912	.....	.....	64	.....	680	.....	.....	52.656
» » mixtos	24.472	.....	.....	196.012	.....	26.450	.....	28.818	275.752
» » de cargas	.....	.....	28.144	355.856	.....	3.536	.....	106.196	493.732
» » » serviço	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Somma	76.384	.....	28.144	551.932	.....	30.666	.....	135.014	822.140
RAMAL DE SANTA CRUZ									
Nos trens de pequeno percurso	905.618	.....	.....	.....	.....	.....	.....	583.720	1.489.338
» » especiaes de viajantes	6.650	.....	.....	.....	.....	5.128	.....	.....	11.778
» » mixtos	148.328	.....	.....	253.254	.....	102.366	1.254	91.456	596.658
» » de cargas	.....	.....	.....	1.009.134	.....	795.664	754.126	1.567.987	4.126.911
» » » serviço	.....	.....	.....	.....	149.066	.....	.....	.....	149.066
Somma	1.060.596	.....	.....	1.262.388	149.066	903.158	755.380	2.243.163	6.373.751
RAMAL DE MANGARATIBA									
Nos trens de pequeno percurso	183.720	.....	.....	.....	.....	.....	.....	81.180	264.900
» » especiaes de viajantes	642	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	642
» » mixtos	217.632	.....	.....	387.529	.....	144.808	.....	85.422	835.391
» » de cargas	.....	.....	.....	35.574	.....	.....	.....	10.591	46.165
» » » serviço	.....	.....	.....	.....	186.476	.....	.....	.....	186.476
Somma	401.994	.....	.....	423.103	186.476	144.808	.....	177.193	1.333.574
RAMAL DE PARACAMBY									
Nos trens de pequeno percurso	48.884	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48.608	97.492
» » mixtos	20.400	.....	.....	56.691	.....	11.664	.....	8.764	97.519
» » de cargas	.....	.....	.....	14.544	.....	1.740	.....	664	16.948
Somma	69.284	.....	.....	71.235	.....	13.404	.....	58.036	211.959
RAMAL DE SÃO PAULO									
Nos trens de suburbios	107.310	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44.492	151.802
» » « viajantes e especiaes	4.520.694	628	.....	524.762	.....	870.650	.....	69.798	5.986.532
» » mixtos	2.776.352	2.673.298	.....	11.943.921	.....	2.750.966	.....	912.806	21.057 343
» » de cargas	.....	.....	.....	38.118.435	.....	7.414.898	.....	8.404.069	53.937.402
» » » serviço	.....	.....	.....	.....	436.996	.....	.....	.....	436.996
Somma	7.404.356	2.673.926	.....	50.587.118	436.996	11.036.514	.....	9.431.165	81.570.075

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VAGÕES DE:								
	Bagagem	Leite	Minerio	Mercadorias diversas	Materiaes e combustiveis	Animaes	Carnes verdes	Vasios	TOTAL
RAMAL DE LIMA DUARTE									
Nos trens mixtos	30.982	.....	.....	55.542	.....	43.704	.....	9.680	139.908
Somma	30.982	.....	.....	55.542	.....	43.704	.....	9.680	139.908
RAMAL DE BELLO HORIZONTE									
Nos trens de viajantes e especiaes	524.070	.....	.....	648	.....	3.040	.....	.....	527.758
» » mixtos	271.702	.....	.....	2.022.512	.....	240.548	.....	247.432	2.802.194
» » de cargas	.....	.....	26.448	2.372.300	.....	36.264	.....	666.406	3.101.418
» » » serviço	.....	.....	.....	.....	330.058	.....	.....	.....	330.058
Somma	795.772	.....	26.448	4.395.460	330.058	299.852	.....	913.838	6.761.458
RAMAL DE OURO PRETO									
Nos trens de cargas	.....	.....	2.290	3.850	.....	.....	.....	1.318	7.458
Somma	.....	.....	2.290	3.850	.....	.....	.....	1.318	7.458
Total da bitola larga (1m,60)	18.764.917	4.749.104	19.280.898	99.846.755	2.047.250	20.056.170	1.499.098	26.586.382	192.820.584
6ª SECÇÃO									
Nos trens de viajantes e especiaes	438.894	.....	.....	953	.....	81.304	.....	768	521.892
» » mixtos	862.436	.....	.....	2.233.099	.....	549.442	.....	513.474	4.158.451
» » de cargas	.....	.....	231.258	4.344.556	.....	287.032	.....	982.698	5.844.541
Somma	1.301.300	.....	231.258	6.579.208	.....	948.778	.....	1.496.340	10.556.884
7ª SECÇÃO									
Nos trens de viajantes e especiaes	449.410	.....	.....	3.100	.....	60.146	.....	.....	512.656
» » mixtos	504.942	.....	.....	2.430.457	.....	573.540	.....	454.381	3.963.326
» » de cargas	.....	.....	79.966	2.235.781	.....	668.112	.....	1.006.544	3.990.403
» » » serviço	.....	.....	.....	.....	297.120	.....	.....	.....	297.120
Somma	954.352	.....	79.966	4.669.338	297.120	1.301.804	.....	1.460.925	8.753.505

LINHA AUXILIAR									
Nos trens de suburbios	283.472	.....	.....	.....	.....	.....	.....	812.828	1.096.300
» » » viajantes e especiaes	299.244	.....	.....	1.016	.....	672	.....	344	301.276
» » mixtos	339.384	49.056	.....	947.564	.....	342.474	.....	71.592	1.750.070
» » de cargas	81.760	.....	.....	5.973.464	.....	86.748	.....	1.401.038	7.543.010
» » » serviço	.....	.....	.....	.....	329.504	.....	.....	.....	329.504
Somma	1.003.860	49.056	.....	6.922.044	329.504	429.894	.....	2.285.802	11.020.160
RAMAL DE PORTO NOVO									
Nos trens de viajantes e especiaes	280.320	186.880	.....	384	.....	93.696	.....	512	561.792
» » mixtos	93.440	.....	.....	718.635	.....	93.354	.....	216.428	1.121.857
» » de cargas	.....	.....	.....	113.918	.....	.....	.....	10.336	124.254
» » » serviço	.....	.....	.....	.....	196.274	.....	.....	.....	196.274
Somma	373.760	186.880	.....	832.937	196.274	187.050	.....	227.276	2.004.177
RÊDE FLUMINENSE									
Nos trens de suburbios	117.500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	117.500
« » » viajantes e especiaes	359.794	89.592	.....	58.287	.....	960	.....	23.144	531.777
» » mixtos	470.320	89.008	.....	663.576	.....	395.796	.....	187.482	1.806.182
» » de cargas	.....	.....	.....	139.844	.....	.....	.....	51.988	191.832
» » » serviço	.....	.....	.....	.....	158.624	.....	.....	.....	158.624
Somma	947.614	178.600	.....	861.707	158.624	396.756	.....	262.614	2.805.915
RAMAL DE PIRANGA									
Nos trens especiaes de viajantes	.....	.....	.....	288	.....	.....	.....	.....	288
» » mixtos	83.820	41.610	.....	96.748	.....	83.864	.....	31.004	337.046
» » de cargas	.....	.....	.....	13.974	.....	114	.....	6.498	20.586
» » » serviço	.....	.....	.....	.....	79.750	.....	.....	.....	79.750
Somma	83.820	41.610	.....	111.010	79.750	83.978	.....	37.502	437.670
RAMAL DE OURO PRETO									
Nos trens de viajantes e especiaes	44.448	.....	.....	282	.....	252	.....	.....	44.982
» » mixtos	94.670	.....	3.384	408.964	.....	35.732	.....	41.506	584.256
» » » cargas	.....	.....	37.114	262.178	.....	420	.....	56.474	356.186
Somma	139.118	.....	40.498	671.424	.....	36.404	.....	97.980	985.424
RAMAL DE SANTA BARBARA									
Nos trens mixtos	163.042	.....	612	656.711	.....	43.103	.....	317.318	1.180.786
» » de cargas	.....	.....	18.138	2.880	.....	5.380	.....	7.649	34.038
» » « serviço	.....	.....	.....	.....	195.528	.....	.....	.....	195.528
Somma	163.042	.....	18.750	659.591	195.528	48.483	.....	324.958	1.410.352

SERVIÇOS	KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS VAGÕES DE :								
	Bagagem	Leite	Minerio	Mercadorias diversas	Materiaes e combustiveis	Animaes	Carnes verdes	Vasios	TOTAL
RAMAL DE BELLO HORIZONTE									
Nos trens de viajantes e especiaes	57.750	. . . . .	. . . . .	300	. . . . .	11.010	. . . . .	120	69.180
» » mixtos	158.474	. . . . .	. . . . .	304.082	. . . . .	99.138	. . . . .	103.972	665.666
» » de cargas	. . . . .	. . . . .	. . . . .	11.050	. . . . .	5.940	. . . . .	6.794	23.784
Somma	216.224	. . . . .	. . . . .	315.432	. . . . .	116.088	. . . . .	110.886	758.630
RAMAL DE PIRAPORA									
Nos trens de viajantes e especiaes	119.220	. . . . .	. . . . .	1.540	. . . . .	1.540	. . . . .	. . . . .	122.300
» » mixtos	161.084	. . . . .	. . . . .	977.882	. . . . .	217.514	. . . . .	223.284	1.579.764
» » de cargas	. . . . .	. . . . .	. . . . .	17.738	. . . . .	258.692	. . . . .	252.662	529.092
» » » serviço	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	272.266	. . . . .	. . . . .	. . . . .	272.266
Somma	280.304	. . . . .	. . . . .	997.160	272 266	477.746	. . . .	475.946	2.503.422
RAMAL DE PIQUETE									
Nos trens mixtos	24.701	. . . . .	. . . . .	49.046	. . . . .	4.114	. . . . .	11.794	89.655
» » de cargas	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2.346	. . . . .	. . . . .	. . . . .	616	2.962
Somma	24.701	. . . . .	. . . . .	51.392	. . . . .	4.114	. . . . .	12.410	92.617
RAMAL DE DIAMANTINA									
Nos trens mixtos	163.088	. . . . .	. . . . .	785.912	. . . . .	219 822	. . . . .	175.520	1.344.342
» » de cargas	. . . . .	. . . . .	39.245	140.180	. . . . .	7.960	. . . . .	101 226	288.611
Somma	163.088	. . . . .	39.245	926.092	. . . . .	227.782	. . . . .	276.746	1.632.953
Total da bitola de (1m,00)	5.651.183	456.146	409 717	23.587.335	1.529.066	4.258.877	. . . . .	7.069.385	42.961.700
Total geral em 1925	24.416.100	5.205.250	19.690.625	123.434.090	3.576.316	24.315 047	1.489.098	33.655.767	235.782.293
» » » 1924	21.486.167	4.390.098	16.417 123	118.728.492	3 062.869	23 972.143	1.334.901	32.720.437	222.112.230
Differença em 1925 : mais	2 929.933	815.152	3.273.502	4.705.598	513.447	342.904	154.197	935.330	13.670.063

QUADRO M — Kilometros percorridos pelos carros e vagões vasios durante o anno de 1925, assim discriminados

SECÇÕES E RAMAES	Viajantes	Bagagem	Leite	Minerio	Mercadorias diversas	Animaes	Carnes verdes	TOTAL
1ª SECÇÃO								
Nos trens de suburbios	. . . .	784.470	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	784.470
» » » pequeno percurso	. . . .	1.598.594	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.598.594
» » » viajantes e especiaes	99.200	. . . .	. . . .	. . . .	11.026	. . . .	. . . .	110.226
» » mixtos	13.352	. . . .	188.540	. . . .	65.176	185.436	33.200	485.704
» » de cargas	46.032	. . . .	17.024	267.716	787.072	1.190.098	638.902	2.946.844
Somma	158.584	2.383.064	205.564	267.716	863.274	1.375.534	672.102	5.925.838
2ª SECÇÃO								
Nos trens de viajantes e especiaes	64.124	. . . .	. . . .	. . . .	8.736	. . . .	. . . .	72.860
» » mixtos	4.263	. . . .	152.060	. . . .	157 475	131.740	. . . .	445.538
» » de cargas	16.810	. . . .	. . . .	200.080	344.046	1 307.346	96.092	1.964.374
Somma	85.197	. . . .	152.060	200.080	510.257	1.439.086	96.092	2.482.772
3ª SECÇÃO								
Nos trens de viajantes e especiaes	70.420	. . . .	. . . .	. . . .	5.492	. . . .	. . . .	75.912
» » mixtos	3.036	. . . .	169.312	. . . .	230.450	202.046	. . . .	604.844
» » de cargas	17.330	. . . .	. . . .	362.586	234.458	192.312	. . . .	806.686
Somma	90.786	. . . .	169.312	362.586	470.400	394.358	. . . .	1.487.442
4ª SECÇÃO								
Nos trens de viajantes e especiaes	46.408	. . . .	. . . .	. . . .	2.400	. . . .	. . . .	48.808
» » mixtos	480	. . . .	49.164	. . . .	145.712	72.546	. . . .	267.902
» » de cargas	16.166	. . . .	. . . .	452.160	234.686	224.668	. . . .	927.680
Somma	63.054	. . . .	49.164	452 160	382.798	297.214	. . . .	1.244.390
5ª SECÇÃO								
Nos trens de viajantes e especiaes	104.778	. . . .	. . . .	. . . .	6.290	. . . .	. . . .	111.068
» » mixtos	906	. . . .	54.584	. . . .	331.796	49.310	. . . .	436.596
» » de cargas	27.452	. . . .	. . . .	1.039.562	1.121.630	370.952	. . . .	2.559.596
Somma	133.136	. . . .	54.584	1.039.562	1.459.716	420 262	. . . .	3.107.260
6ª SECÇÃO								
Nos trens de viajantes e especiaes	4.968	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	4.968
» » mixtos	224	. . . .	. . . .	140	27.430	1.248	. . . .	29.042
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	5.040	99.076	2.080	. . . .	106.196
Somma	5.192	. . . .	. . . .	5.180	126.506	3.328	. . . .	140.206
RAMAL DE SANTA CRUZ								
Nos trens de pequeno percurso	. . . .	579.693	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	579.693
» » especiaes de viajantes	—	—	—	—	—	—	—	—
» » mixtos	. . . .	4.026	. . . .	. . . .	84.394	3.036	. . . .	91.456
» de cargas	3.862	. . . .	. . . .	. . . .	60.680	758.718	748.589	1.571.849
Somma	3.862	583:719	. . . .	. . . .	145.074	761.754	748.589	2.242.998

SECÇÕES E RAMAES	Viajantes	Bagagem	Leite	Minerio	Mercadorias diversas	Animaes	Carnes verdes	TOTAL
RAMAL DE MANGARATIBA								
Nos trens de pequeno percurso.		81.180						81.180
» » mixtos.					83.092	2.330		85.422
» » de cargas.	1.078				10.429	162		11.689
Somma	1.078	81.180			93.521	2.492		178.271
RAMAL DE PARACAMBY								
Nos trens de pequeno percurso.		48.608						48.608
» » mixtos	48				8.140	624		8.812
» » de cargas					5.286	1.328		6.614
Somma	48	48.608			13.426	1.952		64.034
RAMAL DE S. PAULO								
Nos trens de suburbios		44.492						44.492
» » » viajantes e especiaes.	274.110				99.798			373.908
» » mixtos.	18.746				509.188	403.618		931.552
» » de cargas.	71.860				1.611.067	6.793.002		8.475.929
Somma	364.716	44.492			2.190.053	7.196.620		9.795.881
RAMAL DE LIMA DUARTE								
Nos trens mixtos.					9.608	72		9.680
RAMAL DE BELLO HORIZONTE								
Nos trens de viajantes e especiaes.	41.472							41.472
» » mixtos.	2.916				229.764	17.668		250.348
» » de cargas.					641.656	24.780		666.436
Somma	44.388				871.420	42.448		958.256
RAMAL DE OURO PRETO								
Nos trens de cargas				180	1.138			1.318
Total da bitola larga de 1m,60.	950.041	3.141.008	630.684	2.327.464	7.137.191	11.935.120	1.516.783	27.638.346
6ª SECÇÃO								
Nos trens de viajantes e especiaes.	55.952				768			56.720
» » mixtos.	15.446				445.028	68.446		528.920
» » de cargas.	20.504			188.089	499.927	294.082		1.002.602
Somma	91.902			188.089	945.723	362.528		1.588.242
7ª SECÇÃO								
Nos trens de viajantes e especiaes.	28.880							28.880
» » mixtos.	776				420.913	33.468		455.157
» » de cargas.	13.684			37.574	413.760	535.210		1.000.228
Somma	43.340			37.574	834.673	568.678		1.484.265

SECÇÕES E RAMAES	Viajantes	Bagagem	Leite	Minerio	Mercadorias diversas	Animaes	Carnes verdes	TOTAL
LINHA AUXILIAR								
Nos trens de suburbios	. . . .	812.828	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	812.828
» » » viajantes e especiaes	1.604	. . . .	. . . .	. . . .	344	. . . .	. . . .	1.948
» » mixtos	81.145	. . . .	. . . .	. . . .	67.988	3.604	. . . .	152.737
» » de cargas	12.932	. . . .	. . . .	. . . .	1.341.746	59.292	. . . .	1.413.970
Somma	95.681	812 828	. . . .	. . . .	1.410.078	62.896	. . . .	2.381.483
RAMAL DE PORTO NOVO								
Nos trens de viajantes e especiaes	4.352	. . . .	. . . .	. . . .	512	. . . .	. . . .	4.864
» » mixtos	3.456	. . . .	. . . .	. . . .	209.982	6.446	. . . .	219.884
» » de cargas	3.786	. . . .	. . . .	. . . .	8.384	1.952	. . . .	14.122
Somma	11.594	. . . .	. . . .	. . . .	218.878	8.398	. . . .	238.870
RÊDE FLUMINENSE								
Nos trens de viajantes e especiaes	4.866	. . . .	. . . .	. . . .	20.150	2.994	. . . .	28.010
» » mixtos	6.352	. . . .	. . . .	. . . .	183.456	4.026	. . . .	193.834
» » de cargas	3.944	. . . .	. . . .	. . . .	50.416	1.572	. . . .	55.932
Somma	15.162	. . . .	. . . .	. . . .	254.022	8.592	. . . .	277.776
RAMAL DE PIRANGA								
Nos trens mixtos	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	29.126	1.878	. . . .	31.004
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	5.854	644	. . . .	6.498
Somma	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	34.980	2.522	. . . .	37.502
RAMAL DE OURO PRETO								
Nos trens de viajantes e especiaes	3.320	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	3.320
» » mixtos	504	. . . .	. . . .	. . . .	37.604	3.902	. . . .	42.010
» » de cargas	1.008	. . . .	. . . .	14.620	41.854	. . . .	. . . .	57.482
Somma	4.832	. . . .	. . . .	14.620	79.458	3.902	. . . .	102.812
RAMAL DE SANTA BARBARA								
Nos trens mixtos	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	310.040	7.278	. . . .	317.318
» » de cargas	. . . .	. . . .	. . . .	3.040	1.580	3.020	. . . .	7.640
Somma	. . . .	. . . .	. . . .	3.040	311.620	10.298	. . . .	324.958
RAMAL DE BELLO HORIZONTE								
Nos trens de viajantes e especiaes	5.502	. . . .	. . . .	. . . .	120	. . . .	. . . .	5.622
» » mixtos	354	. . . .	. . . .	. . . .	99.358	4.614	. . . .	104.326
» » de cargas	660	. . . .	. . . .	56	2.298	4.440	. . . .	7.454
Somma	6.516	. . . .	. . . .	56	101.776	9.054	. . . .	117.420

SECÇÕES E RAMAES	Viajantes	Bagagem	Leite	Minerio	Mercadorias diversas	Animaes	Carnes verdes	TOTAL
RAMAL DE PIRAPORA								
Nos trens de viajantes e especiaes.	1.848	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	1.848
» » mixtos.	1.474	. . .	. . .	. . .	211.756	11.528	. . .	224.758
» » de cargas.	16.364	. . .	. . .	. . .	9.026	243.636	. . .	269.026
Somma	19.686	. . .	. . .	. . .	220.782	255.164	. . .	495.632
RAMAL DE PIQUETE								
Nos trens mixtos.	68	. . .	. . .	. . .	11.754	40	. . .	11.862
» » de cargas.	102	. . .	. . .	. . .	548	68	. . .	718
Somma	170	. . .	. . .	. . .	12.302	108	. . .	12.580
RAMAL DE DIAMANTINA								
Nos trens mixtos.	592	. . .	. . .	. . .	171.188	4.332	. . .	176.112
» » de cargas.	. . .	. . .	. . .	12.404	79.002	9.820	. . .	101.226
Somma	592	. . .	. . .	12.404	250.190	14.152	. . .	277.338
Total da bitola estreita (1m,00).	289.475	812.928	. . .	255.788	4.674.482	1.306.292	. . .	7.338.860
Bitola larga em 1925	951.041	3 141.068	630.084	2.327 404	7.137.191	11.935.120	1.516.783	27.638.346
» » » 1924	866.659	3 288.012	672.546	1 725.185	7.273.401	12.098.193	1.351.588	27.275.694
Differença em 1925.	+ 83.382	— 146.944	— 40.462	+ 602 279	— 136 300	— 163.073	+ 165 195	+ 362.652
Bitola estreita em 1925.	289.475	812 828	. . .	255.788	4 674.482	1.306.292	. . .	7.338.860
» » » 1924.	242 830	499 790	. . .	279.274	4.381.534	1.151.970	. . .	6 555.398
Differença em 1925.	+ 46.645	+ 313.038	. . .	— 23 486	+ 292 948	+ 154.322	. . .	+ 783.462

QUADRO N — Lugares e leitos-kilometro offerecidos durante o anno de 1925

SERVIÇO	BITOLA LARGA		TOTAL	BITOLA ESTREITA		TOTAL
	1ª classe	2ª classe		1ª classe	2ª classe	
Suburbios da 1ª Secção — Rio . . .	249.522.368	452.926.764	702.449.132	—	—	—
» de São Paulo	44.678.998	109.034.996	153.713.994	—	—	—
» da Linha Auxiliar	. . . . .	. . . . .	. . . . .	51.619.584	114.151.600	165.771.184
» » Rêde Fluminense . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2 831.300	2.876.016	5.757.316
Pequeno percurso	370.363.944	724.662.656	1.095.026.600	—	—	—
Interior.	434.463.490	494.661.652	929.125.142	97.207.902	97.836.918	195.044.820
Linha Auxiliar	. . . . .	. . . . .	. . . . .	17.016.160	16.306.060	33.322.220
Rêde Fluminense.	. . . . .	. . . . .	. . . . .	17.071.920	20.542.500	37.614.420
Leitos	105.821.680	. . . . .	105.821.680	2.802.000	—	2.802.000
Somma.	1.204.850.480	1.781.286.068	2.986.136.548	188.593.582	251.718.378	440.311.960

3ª SUB-DIVISÃO

TELEGRAPHO E ILLUMINAÇÃO

"Com o attributo dynamico da tenacidade, que nos faz ter confiança na certeza mathematica de um valor positivo no fim da empreitada a que nos dedicamos, mais uma vez seja-me permittido insistir na logica da argumentação para conseguir o reduzido augmento do quadro de telegraphistas que foi objecto da proposta ha pouco tempo feita por esta Chefia para o anno de 1927, depois de ter visto esforço identico invalidado pela falta do orçamento da despesa para o corrente exercicio.

Com a maxima lealdade, solicitude e inteira resignação os telegraphistas porfiaram em trabalho activo para corresponderem á espectativa da Administração, que delles exige, além de rendimento pratico apreciavel, conhecimento comprehensivo e consciencioso do serviço, principalmente na parte que se refere á discreção para que possa ser assegurado o sigillo da correspondencia telegraphica.

Do modo por que mais uma vez se revelaram taes empregados, tenho, além do juizo que possa emittir qualquer membro da Administração, o significativo apreço que me foi transmittido por elevada autoridade administrativa estranha á Estrada.

Refiro-me ao Exm. Sr. Director do Serviço de Meteorologia que dirigiu a esta Chefia uma honrosa carta elogiando o serviço telegraphico da Estrada, carta esta que, tendo chegado ao conhecimento do Sr. Dr. Diretor, foi, por sua suggestão, transcripta na circular 129 de 2 de setembro de 1925, da 2ª Divisão.

É a seguinte carta a que me refiro:

"Sr. Dr. Cicero de Faria, DD. Chefe do Serviço Telegraphico da E. F. C. do Brasil. — Ao elaborar o meu relatorio relativo ao anno p. passado, tive a opportunidade de estudar as estatisticas elaboradas pela Secção de Previsão do Tempo, para aquelle periodo, em conjuncto, sobre a distribuição dos prognosticos officiaes ao longo da E. F. C. do Brasil, encontrando, aliás, resultados que já esperava, graças aos resumos mensaes que constantemente examino com prazer, e aos repetidos elogios do chefe da referida Secção aos serviços da Estrada. Estes resultados deve a Directoria exclusivamente á vossa rara habilidade administrativa, á vossa incansavel energia e ao vosso patriotismo. É com a maior admiração e o mais sincero impulso que vos transmitto os calorosos agradecimentos da Repartição Meteorologica, fazendo votos para que a vossa acção brilhante na Estrada sirva de exemplo aos obreiros da administração official. Esta Directoria espera merecer sempre a vossa extrema bôa vontade, tão benefica á sua actividade e á sua reputação. Reitera-vos os meus protestos de alta estima e distincta consideração.

Saudações cordeaes. — *Sampaio Ferraz*, Director."

Como uma prova de reconhecimento desta Chefia e incitamento á continuação dos esforços para o exacto cumprimento de todos os deveres, pedi que tão elogiosas referencias revertessem ao pessoal que directamente concorreu para a execução do serviço telegraphico do modo que as suscitou, accrescentando que nada melhor traduziria para tal pessoal a satisfação da Administração do que ver realizada a sua modesta aspiração de estabelecimento do quadro da maneira por que tem pugnado esta Chefia, corroborada por vosso auxilio.

Vê-se que tal classe de empregados, pela natureza do seu serviço deve trabalhar mais em determinado tempo do que a generalidade dos que se entregam a outros misteres, visto ser sempre de caracter urgente todo o serviço que delles é exigido e, portanto, aquelle que faz mais em menos tempo e o faz bem, deve ser melhor recompensado.

Conforme já tive occasião de vos relatar, uma medida de tal natureza beneficiaria o proprio serviço que está entravado pela ausencia de estimulo pela falta de promoções, havendo telegraphistas com mais de 25 annos de serviço na mesma classe, cansados e achacados da caimbra propria da profissão, incapazes de receberem promoções por merecimento.

Em exposição que vos foi feita em tempo, sómente 109 telegraphistas estavam então em condições de trabalhar nas estações de grande movimento telegraphico.

Como uma das medidas saneadoras, no sentido de rejuvenescer a classe, que assim receberia uma transfusão de sangue novo e joven, mereceu vossa approvação a criação de um certo numero de aprendizes de telegraphistas, viveiros de bons funccionarios futuros.

Foram organizadas as instrucções para admissão e ensino de taes aprendizes — ensino rudimentarmente theorico e essencialmente pratico e profissional, esperando esta Chefia dentro em breve poder contar com tal auxilio.

Não melhorou de modo apreciavel o coefficiente de rendimento commercial do serviço telegraphico, não tendo sido ainda conseguida a reducção de grande numero de lettras mortas empregadas".

"O abuso praticado á sombra da franquia official não tem sido maior pelo trabalho paciente que tem esta Chefia de se dirigir particularmente aos que assim procedem, procurando, por meios persuasorios, obter alguma coacção.

Infelizmente nem todos reconhecem o intuito que tem esta Chefia ao proceder desta maneira e alguns geram susceptibilidades e pequenos attritos que desvirtuam completamente o fim collimado.

Isto se verifica principalmente pela tendencia para utilização do prefixo "SU" e seus derivados, os quaes pelas disposições regulamentares são exclusivamente destinados aos casos de accidentes e outros cujo caracter justifiquem a perturbação que telegrammas de tal natureza trazem ao serviço ordinario, feito em linhas servidas por horarios para poderem attender a diversas estações.

Para remediar o caso e satisfazer aos que pretendem que seus telegrammas tenham preferencia aos demais de prefixo ordinario, propuz a criação de um prefixo intermediario "SED" em que a lettra "D" como suffixo lhe empresta a urgencia a que corresponda a sua significação na convenção telegraphica.

Espero que a medida tenha merecido vossa approvação e que se transforme em breve realidade".

"Continúa a ser usado no nosso serviço telegraphico o systema Morse, embora de fraco rendimento, mas de facil manejo, simples e forte construcção, applicado tambem em duplex, não obstante não deixarmos de cogitar de emprego de apparelhos de maior coefficiente de rendimento.

Neste sentido foram mesmo experimentados apparelhos rapido-impressores de composição prévia, por meio de machinas de escrever de teclado universal, não tendo porém correspondido á espectativa por falta da obtenção do perfeito isochronismo nos motores das estações em communicação, o que foi attribuido pelos fornecedores á falta de conductibilidade na linha empregada, mas sem fundamento por se tratar de fio recentemente reconstruido e cuja resistencia poderia ser facilmente medida, prova a que não se submetteram taes fornecedores.

Acredito que tenha havido alguma inhabilidade do technico encarregado das experiencias por parte dos mesmos fornecedores.

Em todo caso, ficou demonstrado que o aproveitamento dos conductores com o rendimento preconisado exige o funccionamento em duplex e que as tiras preparadas passem ininterruptamente pelo transmissor, sendo necessarios tres a quatro perfuradores para cada transmissor, pois tal é a relação entre a velocidade no preparo mechanico do signal para a empregada na fabricação electrica do mesmo signal.

Taes apparelhos só se devem propôr a trabalhar com a sua efficiencia maxima em linhas de trafego intenso.

Acho que adquirir apparelhos desta natureza tudo aconselha a fazer uma concorrencia que comece pela adaptação ao nosso serviço e se refira em seguida ao rendimento em lettras por minuto, custeio inclusive e principalmente o pessoal necessario ao seu aproveitamento util, fonte de energia electrica necessaria, etc.

Continuaram os trabalhos de reconstrucção das linhas telegraphicas, serviço que não foi feito durante muito annos, o que fez com que ficassem ellas muito compromettidas nas suas condições de isolamento e conductibilidade.

Continuamos tambem a estender os cabos armados aereos para as linhas telegraphicas e telephonicas, tendo attingido até Piedade o serviço completo, não obstante a grande difficuldade havida para collocação dos postes que tiveram de ser na maior parte embutidos nos muros marginaes e achando-se até Cascadura prompta a posteação até o fim do anno, para receber as cordoalhas que devem suspender os cabos.

Continúa a ser necessario estender mais duas linhas pelo menos de Lafayette até Sete Lagôas e mais uma desta a Corintho, assim como reconstruir as do ramal de Diamantina, que foram recebidas nas peiores condições, estendendo-se uma directa para servir de collectora e distribuidora do serviço telegraphico que ali é feito exclusivamente e por conseguinte, com grandes demoras, pela unica linha omnibus existente.

Foi terminada a construcção da linha telegraphica da Repartição dos Telegraphos feita por esta nos postos da Estrada entre Corintho e Pirapora sob fiscalização nossa. Esta fiscalização mostrou as más condições em que foi feito tal serviço, cuja conservação passou a ser feita por nós, sem que, entretanto, tivesse logrado qualquer modificação em favor das mesmas".

(Transcripto do relatorio da Chefia do Telegrapho).

TELEPHONIA

"Funccionou com toda regularidade o centro telephonico de bateria central. Não foi ainda installado o centro subsidiario de Deodoro por falta de construcção do compartimento a elle destinado, a ser localisado na area interna do triangulo de inversão ali existente, cujo projecto já foi approvado.

É justo consignar que o serviço telephonico tem sido muito auxiliado pela installação do "train-dispatching" por cujo intermedio passaram a ser feitas as communicações relativas ao movimento de trens e distribuição de carros.

É pensamento dessa Sub-Directoria installar na estação D. Pedro II um centro telephonico de 30 linhas, ligado á rêde da Companhia Telephonica por diversos troncos, com ramaes internos de parede e de mesa, para fins de informação e facilidades para o publico.

Para este fim foi obtido e submettido á vossa consideração o necessario orçamento.

Funccionou regularmente o serviço de intercommunicação entre os Chefes de serviço nas estações D. Pedro II, Locomoção e Norte".

(Transcripto do relatorio da Chefia do Telegrapho).

Block-System — Block-Adel — "Staff electrico" — "Train-Dispatching"

"Foi feita a installação e realisada a inauguração do block-system nas estações comprehendidas entre Cascadura e Deodoro, medida de grande segurança para o movimento de trens, dada a sua intensidade sempre crescente, tendo sido feito pedido de material necessario para a installação do mesmo em Mangueira, Riachuelo e Meyer e em Piedade nas linhas 5 e 6.

É tambem de toda a conveniencia introduzir tal systema de bloqueio na Linha Auxiliar no trecho de suburbios até São Matheus, o que está sendo objecto de cogitação para o proximo anno.

Continuou a ser feita a conservação das linhas de transmissão para Staff electrico de Suzano a Norte, as quaes passaram do regimen de fechamento pela terra para o de circuito metallico e foram estendidas de Suzano até Mogy das Cruzes, até onde passou nos primeiros dias do corrente anno a ser feito o serviço de licença dos trens por tal systema.

Foi feita a installação por pessoal estranho a esta Chefia dos apparelhos de "train-dispatching" entre as estações D. Pedro II a Barra e a Bangú, Jacarehy a Norte e Barra a Pombal, passando por emquanto a ser feito por esta Chefia a conservação de tal serviço apenas até Barra do Pirahy.

Tal serviço que tem trazido vantagens extraordinarias para o movimento, como seria de prever, tem incontestavelmente concorrido tambem para facilidades nas communicações, folgando até certo ponto as que eram feitas obrigatoriamente pelo telegrapho".

(Transcripto do relatorio da Chefia do Telegrapho).

Radio-Communicação

Não teve ainda realisação o projecto de installações radio-telegraphicas e radio-telephonicas entre as principaes estações e entre estas e os trens em movimento.

As noticias dos successos quasi inacreditaveis obtidos nas radio-communicações com a applicação das ondas curtas têm conquistado, em distancias antes alcançadas unicamente com as estações de grande potencialidade, exito definitivo e vantagens economicas facilmente comprehensiveis quando se conhecem os capitaes avultados que exigem as grandes estações expeditoras e se sabe o custo relativamente reduzido e vantagens de toda evidencia de pequenas estações, do typo de amadores, que se tem disseminado depois do estabelecimento e vulgarisação de tal systema.

Com que facilidade, lançando mão das ondas curtas, poder-se-iam conseguir communicações telephonicas directas e immediatas com as principaes estações da Estrada, adoptando estações de dez watts ou outra potencia reduzida semelhante e como nos deixamos atrazar neste sentido, quando ha paizes que contam centenas de taes estações quando em todo o Brasil segundo o que sei, não chegamos a ter meia centena.

Um movimento de optimismo neste sentido, uma consideração sobre as vantagens que adviriam do caso de interrupção das nossas linhas telegraphicas e em pouco tempo poderiamos ter conseguido muito sem grande sacrificio".

(Transcripto do relatorio da Chefia do Telegrapho).

Serviço Chronometrico

"Nada foi feito com relação ao que temos em vista relativamente a uma estação nova moderna para transmissão da hora certa por meio de relogios electricos synchronisados por falta de verba especial para tal fim.

Continuamos a receber os signaes horarios radio-telegraphicos para uniformisação da hora que é transmittida successivamente ás diversas estações.

Não havendo a necessaria uniformidade na maneira de ser emittido o signal da hora pelas estações que, em geral, não dão o devido valor a serviço de tal natureza que, no entretanto, constitue uma garantia a mais na circulação dos trens e na regularidade dos serviços em geral, foi determinado ás estações que se limitassem a expedir como signal de chamada o prefixo "DH" já utilisado e como signal de hora precisa, previamente convencionado por secção, entre 11 e 13 horas, o fim de um traço na fita telegraphica que tenha um comprimento correspondente á duração de cerca de 50 segundos.

Durante o curto intervallo da emissão do signal de hora, fica interdicta a transmissão de telegrammas pelas linhas em que transita o referido signal "DH"."

(Transcripto do relatorio da Chefia do Telegrapho).

LUZ ELECTRICA

"Sem irregularidades dignas de maior reparo continuou a ser feito o serviço de illuminação das estações que consomem energia electrica para este fim, tendo havido questões na parte referente a augmentos no preço de tal enegia levados a effeitos por algumas emprezas, que se julgam com o direito de interromper summariamente o supprimento da energia quando não são satisfeitas suas exigencias."

"No serviço feito pela Empreza Fluminense de Força e Luz, deram-se graves irregularidades que foram objecto de reclamações.

Assim é que a sub-estação de Palmeiras esteve sem a necessaria limpeza, com falta de material sobresalente, inclusive lampadas e em completo abandono não obstante haver muitas vezes necessidade de seccionar um ou outro trecho para serviços de reparação que por tal motivo foram feitos em geral com grandes demoras.

Alem disto as condições precarias das linhas de transmissão deram logar a frequentes interrupções no fornecimento de energia electrica por parte da mesma Empreza.

Esta propoz-se a fazer as necessarias reparações em taes linhas mediante cessão e aproveitamento de material, sob sua guarda, pertencente á antiga linha de Palmeiras a Palmas, proposta que, não obstante o parecer favoravel que obteve não foi solucionada, continuando o máo serviço para o qual a Estrada não está apparelhada nem mesmo com os meios coercivos por falta de contracto".

(Transcripto do relatorio da Chefia do Telegrapho).

Illuminação electrica dos carros

" Fastidioso seria repetir as considerações que têm sido feitas em successivos relatorios desta Chefia sobre as condições actuaes das installações que servem á illuminação a

gaz dos carros e da imperiosa necessidade da transformação de tal systema para o de luz electrica, generalisado á totalidade dos carros de passageiros de ambas as bitolas, no mais curto prazo, sob pena da necessidade de ser despendida importancia avultada naquellas installações para pol-as no gráo de efficiencia necessaria.

Nenhum recurso orçamentario especial tem sido votado para a realisação de tal programma.

No entretanto, esta Chefia assediada por diversos fabricantes no proposito de obter o emprego de seus apparelhos de illuminação, cada qual preconisando melhor o seu systema, em detrimento dos demais, sabido como é, que todos têm suas vantagens e seus pontos fracos, propoz, como meio de realisação da transformação total da illuminação a gaz pela electrica, uma concorrencia geral incluindo a manutenção do serviço durante um longo prazo, para que a Estrada se precavisse de qualquer sorpreza em caso de poder ser preferido por seu baixo preço qualquer systema que não correspondesse á acção do tempo.

A proposta consta do officio n. 153 de 30 de março proximo passado.

Tal concorrencia, do modo porque foi proposta, visava tambem obter os recursos que os orçamentos não nos têm facultado para tal melhoramento inadiavel.

É possivel que a concorrencia nos viesse trazer vantagens que não podemos antever, mas que a rivalidade commercial poderia fazer surgir, embora não devamos considerar a questão apenas pelo lado pecuniario mas, acima de tudo pela idoneidade e facil aptidão á adaptação do systema escolhido para os nossos serviços.

É fora de duvida entretanto a confiança que já grangeou o systema Stone que conta entre nós mais de vinte annos de experiencias, atravez de duas provas, como o foi a dos tempos da grande guerra europea, em que escasseiaram de modo absoluto os materiaes necessarios á conservação que foi feita com recursos improvisados nas nossas officinas, aos quaes resistiu satisfactoriamente tal systema.

Com este systema conta a nossa Estrada mais de 160 carros e a elle já estão affeitos os nossos empregados e adaptadas as usinas já existentes na estação inicial e rudimentarmente em Norte.

Nada impede que recorramos a outros concorrentes para o fornecimento de sobresalentes que não sejam previlegiados, desde que obedeçam ao caderno de encargos que pode ser organisado de modo a estabelecer exactamente o typo, dimensões, etc.

Tratando-se de acquisição da maior parte das nossas installações, pois temos presentemente cerca de 780 carros de passageiros de ambas as bitolas dos quaes cerca da quarta parte apenas tem illuminação electrica, julgo que seria de vantagem, para diminuir o custo de acquisição, limitar a tensão em 16 volts, em vez de 24, o que representa uma reducção de 8 elementos nas baterias de cada carro, e, portanto, uma economia consideravel, no custo e no custeio, pois a bateria de accumuladores constitue a parte mais valiosa da installação e aquella que mais encarece a reparação e conservação.

É uma questão a considerar, mesmo para o caso de concorrencia que, a realisar-se, deve ser feita sob bases restrictas, deixando, tanto quanto possivel, como variaveis apenas o preço por carro, custo da conservação e prazo para transformação.

No serviço de suburbios já se encontram em experiencias de competição dois systemas que estão sendo acompanhados com grande attenção e interesse, quer pela Estrada, quer por seus proponentes.

Um delles pertence a um typo do propio Stone estudado, projectado e construido especialmente para as condições especiaes do nosso serviço suburbano è outro ao typo Karlighting, apresentado pela firma Willmann, Xavier & Cia.

O primeiro está installado no carro 69-B e o segundo no carro 1-B com ramificação auxiliar para o carro 18-D, fazendo todos parte da mesma composição de suburbios.

A installação Pyle feita numa composição de suburbios, com energia fornecida por um turbo-gerador, fixo na locomotiva não poude ser submettida á necessaria experiencia porque a escala da composição diverge completamente da locomotiva, raras vezes coincidindo de modo a poder ser utilisada a illuminação electrica, o que deu em resultado até a ser saqueada tal installação.

(Transcripto do relatorio da Chefia do Telegrapho).

Gaz Pintsch

" Conforme já foi dito sob a rubrica anterior, as condições do serviço de illuminação a gaz são cada vez mais precarias.

Os fornos continuam sob a acção de constantes reparos funccionando sempre com sobrecarga, por ter augmentado sensivelmente o consumo de gaz, com a maior quantidade de trens e estar reduzido o seu rendimento em consequencia do seu mao estado.

Em identicas condições estão trabalhando as bombas de compressão de gaz e, quanto á canalisação que conduz o gaz para ser comprimido não pode estar longe o dia em que se tornará indispensavel a sua substituição.

Não são melhores as condições dos fornos de Usina de Sabará que ameaçam ruir por falta de fornecimento das aduelas das abobodas das fornalhas, cujo pedido foi feito, acompanhado de schema cotado.

Quanto a esta Usina, attendendo a suas ruinosas condições, ao elevado preço de 2$190 por metro cubico de gaz que consegue distillar e ao reduzido numero de carros ainda illuminados por este systema, esta Chefia estuda os meios de supprimil-a.

Quer preparando novos vagões transporte com os accumuladores que a compoem, quer augmentando o poder efficiente da de São Diogo, não somente com a transferencia da bomba alli existente, que viria libertar o transporte 12-TG, muito mais efficiente que os demais por ser dotado de bomba que permitte utilisar o gaz sob pressão minima, como

tambem com o reforço de pessoal tornado disponivel, estou certo que o serviço será feito mais economicamente, concentrando em São Diogo com baldeação de gaz em Bello Horizonte para os transportes que abastecem os carros que não alcançam aquelle ponto

Ainda quando não fosse praticavel o serviço por esta forma, seria preferivel transformar os carros da bitola estreita para receberem illuminação a acetyleno até que pudesse ser generalisada a illuminação electrica.

Acredito que a empreza que produz o carbureto de calcio nacional, estimulada pelo augmento do seu consumo não deixaria de facilitar tal commettimento, tomando talvez a si a incumbencia de fazer as novas installações em condições que poderiam ser combinadas, certamente a preços commodos que poderiam ser descontados no fornecimento do carbureto."

(Transcripto do relatorio da Chefia do Telegrapho).

EXTENSÃO DAS LINHAS TELEGRAPHICAS

A Estrada tem 8.429 kilometros e 189 metros de linhas telegraphicas em trafego.

USINAS DE GAZ DE S. DIOGO E DE SABARA'

" As Usinas de Gaz de S. Diogo e de Sabará, cuja despeza com pessoal e material foi de Rs. 321:949$358, produziram em metros cubicos 208.647, permittindo o fornecimento aos carros, machinas e transportes com a devida regularidade.

O preço medio de metro cubico foi de rs. 1$120, attingindo a 3:505$567 a importancia de gaz fornecido a 4ª Divisão.

Foi de rs. 24:400$393 a despeza annual com o pessoal e material da Usina de Sabará, tendo produzido em metros cubicos 16.414, sendo de 11.440 o fornecimento aos carros, machinas e transportes.

O preço medio do metro cubico foi de rs. 2$802.

A importancia do material fornecido á Usina de Gaz de S. Diogo foi de rs. 366:739$744.

TRABALHOS DIVERSOS

Entre outras, foram tomadas pela Chefia do Telegrapho as seguintes providencias :

Em 5 de fevereiro de 1925 — Passou a ser feito pelo apparelho Block-System, sem a intervenção do telegrapho, o serviço de movimento de trens no trecho de Cascadura a Deodoro.

Em 5 de fevereiro de 1925 — A estação de *S. João de Merity* passou a intervir no movimento de trens, tendo sido para isso installado ali um apparelho telegraphico.

Em 5 de fevereiro de 1925 — Afim de facilitar o serviço de manobras, foi installado em *Paciencia* mais um apparelho telephonico, na chave inferior.

Em 5 de fevereiro de 1925 — Como medida de economia, passou a funccionar com a corrente de 110 volts das campainhas das plataformas a sineta de alarme da linha circular da estação Central.

Foi subdividido em dois, a partir de 1º de fevereiro, o 6º districto telegraphico. Assim, o 6º districto comprehende as estações situadas entre General Carneiro, exclusive, a Corintho, exclusive, com séde em Sete Lagôas; e o 7º, as estações situadas entre Corintho, inclusive, a Independencia, e todas as dos ramaes de Montes Claros e Diamantina. A sua séde é em Corintho.

Em virtude dessa providencia, o 7º districto com séde em Magno passou a ter a denominação de 8º.

Em 1 de março de 1925 — A estação de Senador Camará começou a licenciar os trens pelo apparelho telegraphico ali installado.

Em 9 de março de 1925 — Inauguração das novas installações telegraphicas das estações de *M. Procopio* e *A. Arinos*.

Em março de 1925 — Installação telegraphica embutida na nova estação de Dr. *Joaquim Murtinho*.

Em março de 1925 — Installação de luz electrica no dormitorio dos machinistas em Cruzeiro.

Em março de 1925 — Installação de luz na estação de Mesquita.

Em abril de 1925 — Collocação nas cabines "Intermediaria" e de "São Diogo" de quadros com os novos apparelhos telephonicos "Train-dispatching". Esse serviço foi feito aproveitando as installações existentes.

Em 3 de maio de 1925 — Inauguração do serviço telegraphico na estação de *Calmon Vianna*, na variante do Poá do ramal de São Paulo.

Em 18 de maio de 1925 — Abertura da linha 9 no "Posto da Locomoção" afim de que esse ponto se communique directamente com as estações de São Diogo, Cascadura e Deodoro.

Em maio de 1925 — Foi entregue pela Repartição Geral dos Telegraphos, para a devida conservação, de accôrdo com as clausulas XIX e XX do "Convenio" o trecho de sua linha de Corintho a Pirapora, na extensão de 153 kilometros de linha simples.

Em maio de 1925 — Installação de illuminação electrica nos "açougues de emergencia" que funccionam nas estações de Engenho de Dentro, Piedade, Cascadura e Marechal Hermes.

Em junho de 1925 — Installação de um apparelho telegraphico no *Posto União*, tornando independente de Pulverisação o movimento de trens.

Em junho de 1925 — Ampliação da illuminação de "armazem de encommendas" de Cascadura, que foi dividido para ali funccionar o "armazem de emergencia".

Em junho de 1925 — Substituição da installação de luz electrica da estação de Governador Portella.

Em 14 de junho de 1925 — Começou a ser feita pela Companhia de Lactinios Rio Preto, a illuminação electrica da estação do mesmo nome.

Estatistica dos telegrammas recebidos e transmittidos pela Estrada, em serviço proprio, do Governo e de particulares.

ESPECIE	TELEGRAMMAS	PALAVRAS	RENDA
Serviço da Estrada.	1.405.928	36.493.982	926:547$635
» de Particular.	33.153	397.567	122:983$420
» do Governo	3.465	62.467	26:638$880
Totaes	1.442.546	36.954.016	1.076:169$935

3ª DIVISÃO

CONTABILIDADE E ESTATISTICA

3ª DIVISÃO

CONTABILIDADE E ESTATISTICA

Os serviços confiados á esta Divisão desenvolveram-se normalmente, com a exactidão e presteza indispensaveis á bôa marcha dos mesmos.

O fornecimento de impressos e formulas diversas de uso no serviço da Divisão, foi feito com regularidade, apezar da falta de capacidade cada vez maior, da Imprensa Nacional, á qual, por lei, incumbe a impressão.

É urgente a installação de uma officina typographica nesta Estrada, e que se occupe tão sómente do serviço de impressão e brochura das peças de seu expediente.

As machinas perfuradoras e separadoras, da "Tabalating Machine Company", estão trabalhando com absoluto exito na 3ª Secção (Estatistica).

Por aviso n. 173-g do Sr. Ministro da Viação, datado de 28 de Março, foi desannexada desta Divisão, a 1ª Secção (Contadoria), acto esse effectivado em Outubro desse anno, na parte administrativa que passou á 1ª Divisão.

Em Novembro foi installada na parte reconstruida, devido ao incendio anterior, a Sub-Directoria, 2ª Secção, Sub-Contadoria Seccional, Delegação do Tribunal de Contas, Deposito e 3ª Secção. No 2º andar foi installada a Contadoria.

Os quadros annexos mostram, em synthese, o desenvolvimento dos serviços desta Divisão.

Observação: Posteriormente á impressão da Introducção, foram rectificados alguns quadros estatisticos.

Movimento de papeis processados pela Divisão durante o anno

Processos registrados	12.400
» » da Secretaria	9.244
Officios expedidos á Directoria	504
» » » diversos	1.331
Memoranda	525
Requisições da Thesouraria	1.255
» do Thesouro Nacional	972
Guias de pagamento de indemnisações	123
» » imposto de lenha	43

Guias de pagamentos diversos	936
» » depositos	654
» » restituições	999
» » supprimento á Thesouraria	103
» » » » Pagadoria	241
» » recolhimento de saldos de CC/CC de trafego mutuo	31
» » vencimentos em suspenso	2.173
» » impostos	1.258
» » restituições	39
» » » consignações	33
» » recolhimento	16

RECEITA

A receita propria da Estrada attingiu, em 1925, a	127.969:988$124
Contra em 1924	114.880:455$792
O que dá o excesso, em 1925, de	13.089:532$332

E, como a extensão média em trafego foi de 2.719^{km},213, verifica-se que a renda bruta média kilometrica, attingiu a 47:061$406, sendo superior em 3:802$148 á obtida em 1924 que se limitou a 43:259$258.

Sob os titulos: Trafego mutuo, Fundo para obrigação ferroviaria, Imposto de transporte e Impostos estaduaes, arrecadou a Estrada a importancia de 36.089:317$775, assim discriminada:

Trafego mutuo	10.480:949$950
Fundo para obrigação ferroviaria (10 %)	7.314:283$725
Imposto de transporte	3.447:335$850
» » Viação Federal	1.434:695$300
» da Prefeitura do Districto Federal	1.207:035$200
» do Estado do Rio de Janeiro	1.690:161$600
» » » de Minas Geraes	6.609:710$900
» » » » S. Paulo	3.905:145$250
Total	36.089:317$775

Do total acima deve-se deduzir a importancia de 801:075$135 relativa ás percentagens dos impostos estaduaes, que competem á Estrada, e já incluida na sua renda, no titulo: "Percentagens diversas", e mais a de 319:362$862 relativa ás percentagens devidas aos funccionarios encarregados da arrecadação desses impostos.

Os detalhes do movimento a credito: por conta dos Ministerios, Estados e Prefeitura, constam do quadro seguinte:

VERBAS	1925	1924	1923	1922	1921
Viajantes	4.653:551$600	3.925:040$000	3.388:605$800	4.475:043$050	2.321:814$900
Encommendas . . .	1.339:600$500	1.324:491$800	1.377:991$900	1.011:254$100	815:671$750
Mercadorias	2.040:116$700	1.716:865$100	1.126:852$800	1.549:267$600	873:023$600
Animaes.	19:706$500	31:620$200	56:178$500	115:529$300	69:598$400
Trens especiaes . .	—	—	—	—	17:897$800
Telegrammas . . .	23:930$200	36:977$000	28:484$300	16:922$600	12:515$900
Rendas diversas . .	1.272:562$600	3.444:355$500	510:432$500	1.319:932$600	526:355$900
Totaes . .	9.349:468$100	10.479:349$600	6.488:545$800	8.487:949$250	4.636:878$250

Tendo sido de 2.719^{km},213 a extensão média em trafego da Estrada de Ferro Central do Brasil em 1925, verifica-se que, com exclusão dos diversos transportes por conta da Estrada:

1°. O numero de viajantes do interior referido á extensão média foi:

	1925	1924
Na primeira classe.	97.486,2	90.767,4
Na segunda classe	67.208,4	62.823,2
Total	164.694,6	153.590,6
2°. O numero de animaes referido á extensão média foi. .	67.491,8	67.756,8
3°. A tonelagem de bagagens e encommendas referida á extensão média foi	15.834,0	14.803,8
E a de mercadorias	287.423,7	264.412,6

4°. O percurso médio de um viajante do interior foi:

	Kms.	Kms.
Para a primeira classe.	134,82	138,12
Para a segunda classe	64,46	60,33
Total	93,27	90,43
5°. O percurso médio de um animal foi	249,05	248,7
6°. O percurso médio de uma tonelada de bagagens e encommendas foi.	171,60	170,3
E de uma tonelada de mercadorias.	247,0	246,6

7 °. A receita média do trafego por kilometro trafegado foi		
em viajantes de	15:912$804	14:590$803
Em bagagens e encommendas de	4:062$407	3:804$597
Em animaes de.	1:399$968	1:432$094
Em mercadorias de.	23:438$334	20:915$041
8°. O producto médio de um viajante embarcado foi:		
Para os suburbios.	162,82	161,52
Para o pequeno percurso	287,74	320,59
Para o interior.	6.457,75	6.046,64
9°. O producto médio de um viajante kilometro foi:		
Para os suburbios	9,04	8,97
Para o pequeno percurso	9,59	10,68
Para o interior	69,23	66,86
10°. O producto médio de uma tonelada de mercadoria embarcada foi.	20.147,89	19.506,06
11°. O producto médio de uma tonelada-kilometro de mercadoria foi	81,5	79,1
12°. O producto médio de uma tonelada de carga embarcada, excluidos os animaes, foi.	21.902,85	21.325,46
13°. O producto médio de uma tonelada de carga, transportada a um kilometro, excluidos os animaes, foi . . .	90,6	88,5
14°. O numero médio de toneladas de mercadorias, por trem-kilometro (mixto e de carga), foi	100,8	92,6
E por wagon-kilometro (carregados e vasios), de	4,11	4,12
15°. Nos suburbios e pequeno percurso: Em cada carro de viajantes o numero médio de logares foi:		
Offerecidos { Suburbios	37,7	37,61
Offerecidos { Pequeno percurso.	36,9	42,35
Occupados { Suburbios	32,1	33,08
Occupados { Pequeno percurso.	16,9	15,31
Sendo a taxa de utilização de:		
Nos suburbios	85,17	87,95
No pequeno percurso	45,84	36,15

16º. Por trem de viajantes, o numero médio de logares, foi:

Offerecidos	Suburbios	640,0	620,57
	Pequeno percurso.	424,5	469,89
Occupados	Suburbios	545,1	545,84
	Pequeno percurso.	194,6	169,90

17º. No interior, em cada carro de viajantes, o numero de logares, foi:

Offerecidos	24,3	25,29
Occupados	8,9	10,37
Sendo a taxa de utilização de	36,76	41,02

18º. Por trem de viajantes ou mixto, o numero médio de logares, foi:

Offerecidos	158,1	141,56
Occupados	58,1	58,07

19º. Dos dados apresentados, apura-se que, a renda em 1925, se compoz de parcellas da seguinte natureza:

Renda arrecadada	118.079:324$549
Renda a credito.	9.890:663$575
Total	127.969:988$124

RECEITA

Quadro estatistico geral correspondente aos annos de 1925-1924-1923, comparativamente

DESIGNAÇÃO DAS VERBAS DE RECEITA	RECEITA POR ESPECIE			RELAÇÃO POR %		
	1925	1924	1923	1925	1924	1923
Animaes não especificados	36:646$000	47:673$100	71:593$400			
» asininos, cavallares e lanigeros	132:610$200	194:446$900	259:024$300	3,12	3,51	3,96
» caprinos, suinos e lanigeros	390:924$400	433:473$800	495:757$500			
» vaccuns	3.246:631$605	3.127:512$800	3 253:452$100			
Bagagens e encommendas	11.046:549$740	10.103:500$900	8.808:152$023	9,08	9,34	8,54
Mercadorias :						
Classe 3 A — Obras de arte, objectos de luxo, etc.	417:680$400	107:148$400	185:396$200			
» 3 B — Tecidos, armarinho e inflammaveis	9.747:811$600	7.028:854$300	8.374:261$300			
» 3 C — Ferragens e objectos de escriptorio	4.318:285$600	3.082:970$400	4.317:175$900			
» 3 D — Assucar refinado, fumo, sabão, velas, etc.	8.288:522$600	7.032:251$600	6.614:113$900			
» 3 E — Assucar bruto, productos nacionaes, etc.	1.147:222$700	1.254:543$700	1.432:845$800			
» 3 F — Ferro em barra e algodão em rama	3.399:348$300	3.345:081$600	3.352:445$800			
» 3 G — Machinas para lavoura, etc.	535:452$500	528:063$200	637:908$100			
» 3 H — Aguas mineraes nacionaes, bacalháo, toucinho, etc.	2.024:071$900	2.020:920$400	1.131:526$250	50,63	49,75	50,35
» 3 I — Carnes frescas, arroz, sal bruto, etc.	2.072:760$900	2.026:300$525	2.528:969$200			
» 3 J — As mesmas da 3 I, em lotação completa	288:812$800	348:223$700	373:673$000			
» 3 K — Material de construcção e manganez.	5.920:905$300	4.921:034$400	4.032:979$700			
» 3 L — Carvão vegetal, calcareos e manganez	4.996:427$800	3.815:700$800	3.832:115$600			
» 3 M — Areia, ferragens, pedra e manganez	12.978:872$800	11.895:016$100	11.804:004$757			
» 3 N — As mesmas da 3 M, em lotação completa	19:786$000	18:268$840	19:544$700			
» 3 O — Café	2.775:868$700	3.594:419$800	2.425:050$100			
Diversas	2.761:824$222	2.206:805$700	879:3[illegible]5$700			
» por conta do governo	2.040:116$700	1.716:865$100	1.126:852$800	1,67	1,59	1,09
Viajantes de 1ª classe (interior)	21.673:501$320	19.187:082$480	18.466:762$805	25,44	25,21	25,63
» de 2ª classe (»)	9.331:912$600	8.085:983$600	7.907:023$780			
» de 1ª classe (suburbios e pequeno percurso)	6.403:334$200	5.896:433$500	5.565:163$800	10,06	10,60	10,43
» de 2ª classe (» » » »)	5.861:555$800	5.578:225$600	5.198:896$400			
	121.857:488$187	108.196:974$305	103.154:114$915			
Armazenagens	740:044$430	567:755$600	448:569$120			
Multas por infracção do regulamento ou contracto	3:390$700	7:310$700	16:327$500			
Receita de diversos	4.215:204$646	4.941:696$035	1.754:105$071			
Telegraphos	167:562$168	196:175$022	163:774$940			
Eventuaes	99:855$058	239:588$467	93:655$891			
Percentagens diversas	801:075$135	604:042$553	280:615$278			
Receita de proprios	85:367$800	126:913$050	149:070$600			
Receita total	127.969:988$124	114.880:455$792	106.059:233$315			

	TOTAES					
	RECEITA	QUANTIDADE	VIAJANTES-KILOMETRO		TONELADAS-KILOMETRO	RECEITA
			Bitola larga	Bitola estreita		
Subu	861:555$800	58.435.634	1.211.814.738	104.317.818	92.129.279	12.264:890$000
Inter	827:501$000	4.593.523	313.832.772	79.137.204	27.507.898	22.628:129$150
Cade	—	583	2.940.000	1.470.000	308.700	205:694$100
Por (ra	295:647$100	50.788	7.408.689	1.736.261	640.147	610:829$400
Por (	10:342$000	2.371	864.330	137.645	70.133	32:223$600
Por (	198:121$700	153.496	34.757.697	5.527.057	2.819.933	3.891:921$800
Por (	300$800	504	27.907	450	1.985	506$000
Poltr	—	—	—	—	—	218:636$000
Rece	—	—	—	—	—	2.579:771$000
Even sa	—	—	—	—	—	837:702$870
	193:468$400	63.286.899	1.571.646.133	192.326.435	123.478.080	43.270:303$920
Tran	—	4.161.719	76.800.988	—	5.376.069	788:159$800
	193:468$400	67.448.618	1.648.447.121	192.326.435	128.854.149	44.058:463$720
	664:209$200	62.339.323	1.509.501.131	152.221.598	116.320.591	39.483:604$000
	165:920$180	60.128.703	1.443.820.809	146.896.043	111.350.179	37.907:995$785

VIAJANTES

RESUMO GERAL — 1925	PRIMEIRA CLASSE				SEGUNDA CLASSE				TOTAES				
	QUANTIDADE	VIAJANTES-KILOMETRO		RECEITA	QUANTIDADE	VIAJANTES-KILOMETRO		RECEITA	QUANTIDADE	VIAJANTES-KILOMETRO		TONELADAS-KILOMETRO	RECEITA
		Bitola larga	Bitola estreita			Bitola larga	Bitola estreita			Bitola larga	Bitola estreita		
Suburbios e pequeno percurso	21.968.582	462.697.428	28.673.820	6.403:334$200	36.517.052	749.117.310	75.643.998	5.861:555$800	58.485.634	1.211.814.738	104.317.818	92.129.279	12.264:890$000
Interior	1.841.312	190.858.498	33.656.877	14.800:628$150	2.732.211	122.974.274	45.480.327	7.827:501$000	4.593.523	313.832.772	79.137.204	27.507.898	22.628:129$150
Cadernetas kilometricas	583	2.940.000	1.470.000	205:694$100	—	—	—	—	583	2.940.000	1.470.000	308.700	205:694$100
Por conta dos Estados de Minas, Rio, S. Paulo, Paraná e Santa Catharina	23.932	3.635.327	758.682	315:182$300	26.856	3.773.362	977.579	295:647$100	50.788	7.408.689	1.736.261	640.147	610:829$400
Por conta das Estradas	1.145	511.013	12.944	21:831$600	1.226	353.317	124.701	10:342$000	2.371	864.330	137.645	70.135	32:223$600
Por conta dos Ministerios	99.213	26.876.912	4.365.384	2.693:800$100	54.283	7.880.785	1.161.673	1.198:121$700	153.496	34.757.697	5.527.057	2.819.933	3.891:921$800
Por conta da Prefeitura do Districto Federal	4	204	10	205$200	500	27.703	440	300$800	504	27.907	450	1.985	506$000
Poltronas	—	—	—	218:636$000	—	—	—	—	—	—	—		218:636$000
Receita de carros dormitorios	—	—	—	2.579:771$000	—	—	—	—	—	—	—	—	2.579:771$000
Eventuaes (differenças em preços de passagens, passagens cobradas e ingressos)	—	—	—	837:702$870	—	—	—	—	—	—	—	—	837:702$870
Totaes	23.934.771	687.510.382	68.937.717	28.[illegible]	39.352.128	884.126.751	123.388.718	15.193:468$400	63.286.899	1.571.646.133	192.326.435	123.478.080	43.270:303$920
Transportes por conta da Estrada	4.161.719	76.800.988	—	[illegible]	—	—	—	—	4.161.719	76.800.988	—	5.376.069	788:159$800
Totaes em 1925	28.096.490	764.320.370	68.937.717	28.864:995$320	39.352.128	884.126.751	123.388.718	15.193:468$400	67.448.618	1.648.447.121	192.326.435	128.854.149	44.058:463$720
» » 1924	24.960.956	680.094.448	47.884.530	25.819:394$800	37.378.367	829.406.683	104.337.069	13.664:209$200	62.339.323	1.509.501.131	152.221.598	116.320.591	39.483:604$000
» 1922	24.211.089	633.179.093	53.350.754	24.742:075$605	35.917.614	760.641.716	93.545.289	13.165:920$180	60.128.703	1.443.820.809	146.896.043	111.359.179	37.907:995$785

390, 1900, 1910, 1915, 1920 a 1925

ANNOS	eto e Bello Horizonte		POR CONTA DO GOVERNO		TOTAES GERAES	
	dade	Producto	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO
1861 . . .		—	—	—	136.559	72:819$040
1870 . . .		—	—	—	530.480	155:595$770
1880 . . .		—	—	—	1.580.320	259:218$700
1890 . . .		—	120.349	17:862$300	5.394.400	676:774$250
1900 . . .	780	195$000	196.111	165:001$200	12.480.826	2.700:770$680
1910 . . .		—	586.369	321:614$100	24.178.493	3.639:226$050
1915 . . .	1.380	46:754$950	493.203	257:423$900	29.138.056	5.181:687$550
1920 . . .	9.704	52:787$750	665.673	585:075$650	38.437.019	7.908:671$900
1921 . . .	5.146	60:658$000	604.248	463:754$400	42.765.384	8.668:704$000
1922 . . .	1.662	63:883$700	755.225	479:720$200	50.138.124	10.384:119$750
1923 . . .	5.264	69:995$400	657.277	499:634$900	51.561.121	10.764:060$200
1924 . . .	5.724	105:886$400	413.620	287:600$200	53.669.670	11.474:664$100
1925 . . .	3.894	166:561$000	185.189	116:167$200	58.485.634	12.264:890$000

Resumo geral do movimento e receita de viajantes nos trens de Suburbios e Pequeno Percurso em 1861, 1870, 1880, 1890, 1900, 1910, 1915, 1920 a 1925

ANNOS	SUBURBIOS				PEQUENO PERCURSO										POR CONTA DO GOVERNO		TOTAES GERAES	
	BITOLA LARGA		BITOLA ESTREITA		BITOLA LARGA						BITOLA ESTREITA							
	Central e D. Clara		Alfredo Maia e Pavuna		Central e Barra do Pirahy, Ramaes de Santa Cruz e Paracamby		M. Barbosa e Bemfica		Ramal de São Paulo		Linha Auxiliar e Rôde Fluminense		Ouro Preto e Bello Horizonte					
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	QUANTIDADE	PRODUCTO	QUANTIDADE	PRODUCTO
1861	136.559	72:819$040	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	136.559	72:819$040
1870	530.480	155:595$770	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	530.480	155:595$770
1880	1.580.320	259:218$700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.580.320	259:218$700
1890	5.111.602	630:437$030	—	—	72.449	18:474$900	—	—	—	—	—	—	—	—	120.349	17:862$300	5.304.400	676:774$250
1900	[illegible]	[illegible]	—	—	516.618	246:377$495	—	—	3 5.186	99:974:400	—	—	780	195$000	193.111	165:001$200	12.480.826	2 700 770$680
1910	21.493.[illegible]	[illegible]	—	—	2.042.817	447:353$230	—	—	51.009	5:845$950	—	—	—	—	586.363	321:614$100	24.178.493	3.639:226$050
1915	26.341.[illegible]	[illegible]	—	—	4.844.674	1.319.213$700	—	—	347.413	137:588$850	—	—	111.380	46:754$950	493.205	257:423$900	29.138.056	5.181:687$550
1920	26.121.045	4.087:[illegible]	2.578.[illegible]	[illegible]	7.593.744	2.483:[illegible]	—	—	848.292	314:312$800	148.962	44:605$900	119.704	52:787$750	655.673	585:075$650	38.437.019	7.908:671$900
1921	28.040.[illegible]	4.591:478$200	2.770.[illegible]	404.[illegible]	9.500.755	2.726:094$400	—	—	1.168.645	426:527$500	536.109	85:485$900	135.146	60:658$000	604.248	463:754$400	42.765.384	8.668:704$000
1922	31.947.231	5.136.311$500	3.591.[illegible]	305:388$100	11.743.393	3.526:281$750	—	—	1.636.700	541:235$300	663.595	116:299$000	151.662	63:883$700	755.225	479:720$200	50.138.124	10.384:119$750
1923	32.[illegible]	5.225.[illegible]	3.551.[illegible]	538.[illegible]$400	12.547.314	3.791:108$000	—	—	1.676.843	556:718$200	666.251	116:785$400	155.264	69:995$400	657.277	499:634$900	51.561.121	10.764:060$200
1924	42.420.[illegible]	5.251.[illegible]$300	3.611.[illegible]	38:51[illegible]$200	14.153.144	4.416:248$700	345.523	102:035$000	1.871.290	601:664$300	668.462	141:105$900	185.724	105:886$400	413.620	287:600$200	53.669.670	11.474:664$100
1925	43.567.[illegible]	[illegible]	3.768.[illegible]	591.174$900	18.012.970	4.972:920$400	363.238	108:695$900	2.171.810	660:789$400	842.161	290:554$400	373.804	166:561$000	185.189	116:167$200	58.485.634	12.264:890$000

» de Diamantina	148	450	399	13.243	52.701	10.079	58.675	26:461$500	21:499$400
Trafego Mutuo	—	18.581	18.336	5.416.897	110.819	5.111.238	93.624	1.180:081$500	1.146:859$920
Por conta dos Estados de Minas, Rio e São Paulo . .	—	305	672	52.212	12.115	90.629	16.365	61:960$800	71:997$400
Por conta das Estradas Oeste e Noroeste	—	49	38	23.750	—	18.438	—	18:794$400	11:007$600
Por conta dos Ministerios.	—	3.824	2.749	176.605	25.327	117.085	28.849	1.257:065$900	1.239:643$800
Por conta da Prefeitura do Districto Federal. . . .	—	41	46	2.133	—	2.374	—	1:779$400	1:843$000
Totaes.	—	250.885	230.848	36.192.946	6.863.127	32.109.124	7.204.457	11.046:549$740	10.103:590$960
Transportes por conta da Estrada	—	32.286	30.194	5.144.613	—	5.114.863	—	665:142$100	596:975$300
Totaes geraes	—	283.171	261.042	41.337.559	6.863.127	37.224.997	7.204.457	11.711:691$840	10.700:564$460

ENCOMMENDAS

SECÇÕES DO TRAFEGO — 1925	EXTENSÃO KILOMETRICA	PESO EM TONELADAS		TONELADAS KILOMETRO				IMPORTANCIAS	
				1925		1924			
		1925	1924	B. LARGA	B. ESTREITA	B. LARGA	B. ESTREITA	1925	1924
Suburbios e pequeno percurso — Rotulos	—	22.016	18.814	309.207	44.033	242.193	43.463	279:999$300	233:069$800
1ª Secção — Central a Belém	62	41.334	31.434	15.341.501	1.470.251	11.250.471	1.559.630	4.398:097$200	2.825:814$000
2ª Secção — Guedes da Costa a Barra do Pirahy	47	3.094	5.672	289.873	53.221	706.268	103.577	82:791$400	197:359$300
3ª Secção — Ypiranga a Entre-Rios	90	6.109	6.159	407.048	92.968	922.943	151.459	50:086$100	109:476$000
4ª Secção — Fernandes Pinheiro a Mariano Procopio	81	8.132	14.333	480.975	400.926	836.797	813.381	256:132$500	382:181$300
5ª Secção — Creosotagem a Lafayette	185	18.956	18.680	1.443.441	1.328.852	1.430.436	1.356.027	315:978$600	453:464$800
6ª Secção — Gagé a Sete Lagôas	222	3.130	3.381	279.247	147.456	242.533	141.498	95:887$900	117:167$900
7ª Secção — Silva Xavier a Pirapóra	324	3.037	1.018	220.637	511.413	109.631	219.657	74:540$300	62:914$000
Ramal de Santa-Cruz-Mangaratiba	82	11.509	15.325	611.139	4.373	785.683	5.240	155:870$800	200:263$300
» de Paracamby	6	1.762	853	105.509	3.872	59.137	3.181	12:776$400	15:691$300
» de Bananal	27	—	[illegible]			917	115	—	208$400
» de São Paulo	408	67.986	47.603	[illegible]	[illegible]	7.816.018	551.639	2.081:128$100	1.993:614$740
Linha Auxiliar	166	10.444	13.825	204.117	456.431	298.765	601.799	124.904$700	237:295$600
Rêde Fluminense — Antiga E. F. Valenciana	144	9.522	9.805	186.171	364.721	193.512	347.240	65:152$600	108:204$500
Rêde Fluminense — » E. F. Rio das Flores	60	3.378	4.231	47.768	105.747	73.371	142.749	32:705$000	53:577$900
Ramal de Porto Novo	64	3.389	4.906	80.843	161.355	114.959	253.208	41:759$900	94:032$500
» de Lima Duarte	26	777	753	71.893	25.267	77.948	27.437	19:744$940	25:608$600
» de Piranga	58	1.581	1.813	75.873	33.054	95.802	36.872	26:389$200	35:516$900
» de Paraopeba	163	2.579	2.901	203.128	53.394	364.513	62.519	59:241$350	108:295$400
» de Ouro Preto-Marianna	86	1.865	3.365	178.825	88.098	585.853	85.339	43:991$700	133:689$800
» de Santa Barbara	77	586	582	21.841	40.233	42.094	41.804	23:336$200	20:672$500
» de Bello Horizonte	15	3.154	2.869	533.719	414.832	516.298	427.113	234:731$650	193:304$800
» de Montes Claros	194	295	268	14.419	25.435	13.226	22.981	25:070$400	9:316$100
» de Diamantina	148	450	399	13.243	52.701	10.079	58.675	26:461$500	21:499$400
Trafego Mutuo	—	18.581	18.336	5.416.697	110.819	5.111.238	93.624	1.180:081$500	1.146:859$920
Por conta dos Estados de Minas, Rio e São Paulo	—	305	672	52.212	12.115	99.629	16.365	61:960$800	71:997$400
Por conta das Estradas Oeste e Noroeste	—	49	38	23.750	—	18.438	—	18:794$400	11:007$600
Por conta dos Ministerios	—	3.824	2.749	176.605	25.327	117.085	28.849	1.257:065$900	1.239:643$800
Por conta da Prefeitura do Districto Federal	—	41	46	2.133	—	2.374	—	1:779$400	1:843$000
Totaes	—	250.885	230.848	36.192.946	6.863.127	32.109.124	7.204.457	11.046:549$740	10.103:590$960
Transportes por conta da Estrada	—	32.286	30.194	5.144.613	—	5.114.863	—	665:142$100	596:973$300
Totaes geraes	—	283.171	261.042	41.337.559	6.863.127	37.224.997	7.204.457	11.711:691$840	10.700:564$460

EXPORTAÇÃO				TOTAES			
	TONELADAS-KILOMETRO				TONELADAS-KILOMETRO		
07	10.716.487	413.392	682:261$600	118.040	22.241.212	5.708.897	2.124:984$300
31	3.655.809	2.540.513	495:086$200	41.347	7.801.134	10.351.809	1.652:414$300
46	5.896.603	—	579:636$100	201.753	10.780.616	52.618	1.030:290$200
49	643.788	—	50:473$000	20.564	1.162.166	31.612	105:536$400
89	72.602.510	—	9.004:506$280	895.535	250.630.051	1.606.280	20.267:198$380
53	—	5.120.594	342:567$700	156.522	203.232	11.104.027	980:251$700
38	—	1.464.489	167:966$900	24.031	97.978	3.900.196	388:360$500
85	—	262.725	33:155$900	6.386	14.957	675.989	83:211$600
55	—	2.899.898	345:667$800	33.204	270.740	4.774.096	544:721$200
32	283.366	—	30:518$600	5.986	734.422	14.069	69:528$000
08	359.550	60.139	50:488$600	7.094	687.480	166.594	99:930$400
74	1.453.086	—	158:386$400	34.377	5.912.502	164.824	553:546$700
74	16.209.669	2.098.183	1.120:440$500	60.811	18.114.186	4.837.126	1.525:879$200
25	11.488.441	4.287.165	948:113$900	106.337	13.809.422	12.657.301	2.002:888$800
60	3.074.485	945.121	426:480$200	75.882	23.497.790	10.919.541	3.512:754$700
14	145.014	159.979	25:253$400	7.455	524.463	1.317.305	245:751$000
41	2.879.033	3.029.210	333:224$900	17.163	3.927.620	4.909.588	714:278$800
76	48.180.313	12.228.425	4.360:861$342	400.572	99.555.478	14.498.153	9.485:200$142
	—	—	—	8.552	1.611.349	156.516	277:350$700
	—	—	—	10.293	2.859.090	47.349	593:784$500
	—	—	—	30.172	4.261.242	304.742	1.168:448$600
	—	—	—	27	726	—	532$900
14	355.897.213	35.725.930	31.189:228$222	3.163.299	690.531.174	91.035.116	63.733:822$322
	—	—	—	619.273	147.874.252	—	3.884:226$900
14	355.897.213	35.725.930	31.189:228$222	3.782.572	838.405.426	91.035.116	67.618:049$222

MERCADORIAS

SECÇÕES DO TRAFEGO — 1929	EXTENSÃO KILOMETRICA	IMPORTAÇÃO				INTERESTACIONAL				EXPORTAÇÃO				TOTAES			
		PESO (TONEL.)	TONELADAS-KILOMETRO		RECEITA	PESO (TONEL.)	TONELADAS-KILOMETRO		RECEITA	PESO (TONEL.)	TONELADAS-KILOMETRO		RECEITA	PESO (TONEL.)	TONELADAS-KILOMETRO		RECEITA
			B. larga	B. estreita			B. larga	B. estreita			B. larga	B. estreita			B. larga	B. estreita	
1ª Secção — Central a Belém	62	26.966	973.124	—	97:627$600	38.875	3.371.885	283.941	283:417$100	67.145	1.541.357	—	149:957$100	132.986	5.889.366	283.941	531:001$800
2ª Secção — Guedes da Costa a Barra	47	66.075	1.621.224	—	211:083$400	27.829	1.883.580	83.489	224:543$200	43.424	4.242.683	—	532:881$000	87.931	7.747.487	83.489	968:507$600
3ª Secção — Ypiranga a Entre Rios	90	2.504	980.352	7.388	42:876$400	24.872	1.584.361	181.563	184:826$500	29.027	3.811.443	216.097	332:674$800	56.403	5.786.156	405.048	560:377$700
4ª Secção — Fernandes Pinheiro a M. Procopio	81	32.121	8.804.949	8.740	876:793$800	60.829	6.986.336	736.035	766:670$300	15.309	4.046.781	—	456:881$600	108.259	19.838.057	744.775	2.100:335$700
5ª Secção — Creosotagem a Lafayette	185	17.582	6.632.892	2.580	665:072$900	129.083	11.256.065	1.316.651	918:949$200	368.952	164.663.795	—	10.561:734$400	515.617	182.572.252	1.319.231	12.146:756$500
6ª Secção — Gagé a Sete Lagôas	222	6.360	6.023.756	964.120	414:666$400	88.274	8.500.969	4.331.385	1.028:056$300	23.207	10.716.487	413.392	682:261$600	118.040	22.241.212	5.708.897	2.124:984$300
7ª Secção — Silva Xavier a Pirapora	324	6.268	2.802.741	2.350.556	503:225$900	27.208	1.282.581	5.460.740	654:102$200	7.931	3.655.809	2.540.513	495:086$200	41.347	7.801.134	10.351.809	1.652:414$300
Ramal de Santa Cruz a Mangaratiba	82	30.390	1.918.541	—	184:544$700	46.999	2.965.669	52.618	266:109$400	114.846	5.896.603	—	579:636$100	201.753	10.780.616	52.618	1.030:290$200
» de Paracamby	6	5.457	848.192	28.776	38:903$100	5.958	170.186	2.836	16:160$300	9.249	643.788	—	50:473$000	20.564	1.162.166	31.612	105:536$400
» de São Paulo	408	267.309	124.836.452	115.348	6.268:377$100	392.350	54.668.089	1.490.932	4.994:315$000	205.789	72.602.510	—	9.004:505$280	895.535	250.630.051	1.606.280	20.267:198$380
Linha Auxiliar	196	29.085	52.420	2.787.676	304:055$000	83.784	150.812	3.195.757	333:629$000	43.653	—	5.120.594	342:567$700	156.522	203.232	11.104.027	980:251$700
Rede Fluminense — Antiga E. F. Valenciana	144	11.678	19.654	2.284.746	195:650$200	4.815	78.314	150.961	24:733$400	7.538	—	1.464.489	167:966$900	24.031	97.978	3.900.196	388:360$500
» » E. F. Rio das Flores	60	1.735	5.480	362.004	41:084$800	3.368	9.477	51.260	8:970$900	1.285	—	262.725	33:155$000	6.386	14.957	675.989	83:211$600
Ramal de Porto Novo	64	6.863	21.536	1.599.112	141:367$800	11.386	249.204	278.086	57:685$600	14.955	—	2.899.808	345:667$800	33.204	270.740	4.774.096	544:721$200
» de Lima Duarte	26	353	198.948	—	11:156$300	4.701	342.108	14.039	27:853$100	532	283.366	—	30:518$600	5.986	734.422	14.069	69:528$000
» de Piranga	58	670	216.402	34.488	29:138$800	5.316	111.438	71.967	20:303$000	1.108	359.550	60.139	50:488$600	7.094	687.480	166.594	99:930$400
» de Paraopeba	163	2.787	1.561.268	—	139:703$400	28.916	2.898.208	164.824	255:456$900	2.674	1.453.086	—	158:386$400	34.377	5.912.502	164.824	553:546$700
» de Ouro Preto a Marianna	86	3.759	1.613.992	304.936	178:559$100	22.078	260.525	2.434.007	226:879$600	35.174	16.209.669	2.098.183	1.120:440$500	60.811	18.114.186	4.837.126	1.525:879$200
» de Santa Barbara	77	3.564	1.505.624	620.880	211:259$000	78.148	814.357	7.749.256	843:515$900	24.925	11.488.441	4.287.165	948:113$300	106.337	13.809.422	12.657.391	2.002:888$800
» de Bello Horizonte	15	31.571	15.970.944	4.895.392	1.982:539$600	34.648	4.452.361	5.079.028	1.103:734$900	6.650	3.074.485	945.121	426:480$200	75.882	23.497.790	10.919.541	3.512:754$700
» de Montes Claros	194	680	314.188	369.459	78:892$600	6.461	65.261	787.870	141:605$000	314	145.014	159.979	25:253$400	7.455	524.463	1.317.305	245.751$000
» de Diamantina	148	1.920	891.204	1.011.076	221:044$500	8.993	157.387	869.302	160:009$400	6.241	2.879.033	3.029.210	333:224$900	17.163	3.927.620	4.909.588	714:278$800
Trafego mutuo	—	61.555	19.426.849	—	2.022:335$600	187.561	31.948.316	2.269.728	3.102:003$200	151.476	48.180.313	12.228.425	4.360:861$342	400.572	99.555.478	14.498.153	9.485:200$142
Por conta dos Estados	—	8.552	1.611.349	156.516	277:350$700	—	—	—	—	—	—	—	—	8.552	1.611.349	156.516	277:350$700
Por conta das Estradas	—	10.293	2.859.090	47.349	593:784$500	—	—	—	—	—	—	—	—	10.293	2.859.090	47.349	593:784$500
Por conta dos Ministerios	—	30.172	4.261.242	304.742	1.168:448$600	—	—	—	—	—	—	—	—	30.172	4.261.242	304.742	1.168:448$600
Por conta da Prefeitura do Districto Federal	—	27	726	—	532$900	—	—	—	—	—	—	—	—	27	726	—	532$900
Totaes	—	659.033	260.476.472	18.252.881	16.901:074$700	1.322.452	134.227.489	37.056.305	15.643:519$400	1.181.814	355.897.213	35.725.930	31.189:228$222	3.163.299	690.531.174	91.035.116	63.733:822$322
Transportes por conta da Estrada	—	619.273	147.874.252	—	3.884:226$900	—	—	—	—	—	—	—	—	619.273	147.874.252	—	3.884:226$900
Totaes geraes	—	1.278.306	348.290.724	18.252.881	20.785:301$600	1.322.452	134.227.489	37.056.305	15.643:519$400	1.181.814	355.897.213	35.725.930	31.189:228$222	3.782.572	838.405.426	91.035.116	67.618:049$222

MERCADORIAS

RESUMO

PAGANDO — 1925	PESO EM TONELADAS		TONELADAS-KILOMETRO				FRETES	
	1925	1924	1925		1924		1925	1924
			Bitola larga	Bitola estreita	Bitola larga	Bitola estreita		
Café	70.738	80.719	12.632.721	2.235.322	16.313.309	2.938.172	2.775:863$700	3.594:419$800
Manganez	339.529	182.839	145.194.677	6.798.013	75.389.438	4.728.832	7.614:833$700	4.078:038$900
Diversos.	2.703.988	2.532.119	523.971.369	81.493.174	507.121.402	87.981.210	51.303:008$222	46.153:222$765
Por conta dos Estados .	8.552	7.624	1.611.349	156.516	1.644.497	150.955	277:350$700	398:896$400
Por conta das Estradas em trafego mutuo . .	10.293	6.831	2.859.090	47.349	1.836.856	18.444	593:784$500	281:928$700
Por conta dos Ministerios	30.172	37.295	4.261.242	304.742	3.897.294	160.369	1.168:448$600	1.035:271$100
Por conta da Prefeitura do Districto Federal .	27	23	726	—	594	—	532$900	768$900
Total	3.163.299	2.847.450	690.531.174	91.035.116	606.203.390	95.977.982	63.733:822$322	55.542:546$565
Transportes por conta da Estrada	619.273	624.843	147.874.252	—	135.343.811	—	3.884:226$900	3.624:995$500
TOTAL GERAL . .	3.782.572	3.472.293	838.405.426	91.035.116	741.547.201	95.977.982	67.618:089$222	59.167:542$065

Estatistica de mercadorias por classes e respectivos percursos médios

(SERVIÇO REMUNERADO)

Anno de 1925

CLASSES	PESO EM TONELADAS	TONELADAS KILOMETRO	IMPORTANCIA	PERCURSO MÉDIO
3 — A	2 647	708.784	417:686$400	268
3 — B	87.129	23.767.050	9.747:811$600	273
3 — C	56.716	12.921.896	4.318:285$600	228
3 — D	169.852	31.242.262	8.288:522$600	184
3 — E	17.341	5.643.004	1.147:222$700	325
3 — F	90.971	19.185.978	3.399:348$300	211
3 — G	14.883	4.692.835	535:452$500	315
3 — H	100.385	23.840.658	2.024:071$900	238
3 — I	151.407	33.648.715	2.072:760$800	222
3 — J	17.127	4.278.560	288:802$800	250
3 — K	456.252	114.747.390	5.920:965$300	252
3 — L	625.227	107.914.207	4.996:427$800	173
3 — M	846.195	311.992.135	12.978:872$800	369
3 — N	2.748	323.262	19:786$600	118
3 — O	70.738	14.868.043	2.775:863$700	210
Diversas	453.681	71.791.511	4.801:940$922	158
Totaes	3.163.299	781.566.290	63.733:822$322	247,0

NOTA — Além das mercadorias deste quadro foram mais transportadas em serviço da Estrada 619.273 toneladas de mercadorias, na importancia de 3.884:226$900.

ANIMAES

DESIGNAÇÕES — 1925	TRAFEGO PROPRIO			
	CABEÇAS	CABEÇAS-KILOMETRO		RECEITA
		B. larga	B. estreita	
Asininos e cavallares	21.594	3.126.906	814.124	125:147$200
Caprinos e lanigeros	161.854	20.280.401	1.845.144	225:910$900
Gado vaccum	314.597	81.939.069	5.399.840	2.214:734$400
Não especificados	16.987	430.796	174.971	16:599$800
Totaes	515.032	105.777.172	8.434.079	2.582:392$300
Por conta dos Estados	191	20.287	6.984	3:652$000
Por conta dos Ministerios	1.197	212.297	9.341	15:866$100
Por conta da Prefeitura do Districto Federal	58	2.502	—	188$400
Totaes em 1925	516.478	106.012.258	8.450.404	2.602:098$800
Totaes em 1924	504.538	106.197.172	8.459.971	2.521:241$500

MAES

TRAFEGO MUTUO				TOTAES				
CABEÇAS	CABEÇAS-KILOMETRO		RECEITA	CABEÇAS	CABEÇAS-KILOMETRO		Toneladas kilometro	RECEITA
	B. larga	B. estreita			B. larga	B. estreita		
490	77.262	7.997	7:463$000	22.084	3.204.168	822.121	1.207.887	132:610$200
66.041	17.554.712	283.980	165:015$500	227.895	37.835.113	2.129.124	3.996.424	390:924$400
153.757	51.124.306	—	1.031:897$205	468.354	133.063.375	5.599.840	55.465.286	3.246:631$605
104	12.971	783	339$700	17.091	443.767	175.754	61.952	16:939$500
220.392	68.769.251	292.760	1.204:713$405	735.424	174.546.423	8.726.839	60.731.549	3.787:105$705
—	—	—	—	191	20.287	6.984	2.727	3:652$000
—	—	—	—	1.197	212.297	9.341	22.164	15:866$100
—	—	—	—	58	2.502	—	250	188$400
220.392	68.769.251	292.760	1.204:713$405	736.870	174.781.509	8.743.164	60.756.690	3.806:812$205
218.858	64.256.106	1.023.600	1.281:865$100	723.396	170.453.278	9.483.571	58.398.906	3.803:106$600

TRANSPORTES POR CONTA DA ESTRADA

DIVISÕES	VIAJANTES			ENCOMMENDAS			MERCADORIAS		
	Quantidade	Viajantes-kilometro	Importancia	Peso em toneladas	Toneladas kilometro	Importancia	Peso em toneladas	Toneladas-kilometro	Importancia
1ª Divisão.	52.566	999.037	10:778$000	521	38.788	5:054$100	9.705	5.216.983	96:514$200
2ª »	1.079.967	18.691.168	155:136$700	4.898	1.004.199	121:909$800	15.140	8.391.000	169:337$300
3ª »	84.263	1.067.107	6:906$200	12	1.372	1:152$600	65	19.536	801$000
4ª »	1.265.488	22.636.865	203:478$100	17.881	3.027.337	398:700$300	496.687	103.177.780	2.8 :7:071$200
5ª »	1.652.164	32.934.743	380:788$700	8.117	991.873	125:868$800	94.547	30.327.812	761:228$100
6ª »	27.251	472.068	31:072$100	857	81.044	12:456$500	3.129	741.141	29 275$100
Totaes em 1925 . .	4.161.719	76.800.988	788:150$800	32.286	5.144.613	665:142$100	619.273	147 874.252	3.884:226$900
» » 1924 . .	4.159.209	76.136.028	735:873$800	30.194	5.114.863	596:973$500	624.843	135.343.811	3.624:995$500

4ª DIVISÃO

LOCOMOÇÃO

4ª DIVISÃO

LOCOMOÇÃO

Em 31 de dezembro de 1925, possuia a Estrada um total de 580 locomotivas, sendo 390 na bitola de 1m,60 e 190 na de 1m,00.

Na mesma data, possuia um total de 7.648 carros e vagões, sendo 5.543 da bitola de 1m, 60 e 2.105 da bitola de 1m,00.

Durante o anno, o percurso total das locomotivas foi de 22.537.433 kilometros, dos quaes 16.499.361 na bitola de 1m,60 e 6.038.072 na bitola de 1m,00.

Da comparação destes percursos com os do anno anterior resulta uma differença de 547.142 kilometros para mais na bitola de 1m,60 e de 428.704 kilometros para mais na bitola de 1m,00.

Durante o mesmo anno, o percurso de vehiculos foi de 353.028.636 kilometros, sendo 289.512.793 kilometros na bitola de 1m,60 e 63.515.843 na bitola de 1m,00.

Comparando esse resultado com o do anno anterior, nota-se uma differença de 15.339.108 kilometros para mais na bitola de 1m,60 e 5.331.867 kilometros para mais na bitola de 1m,00.

ESTADO DAS LOCOMOTIVAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1925

Bitola de 1m,60

OFFICINAS E DEPOSITOS	ESTADO					COEFFICIENTES	
	Bom	Regular	Máo	Reparando	Total		
Officina do Engenho de Dentro	—	—	—	13	13		
S. Diogo	70	49	—	3	122		
Barra	49	4	—	8	61		%
Entre Rios	12	9	10	3	34	Bom	65,13
Palmyra	29	3	—	1	33	Regular	22,31
Lafayette	14	3	—	1	18	Máo	2,82
Cachoeira	30	13	1	4	48	Reparando	9,74
Norte	50	6	—	5	61		100,00
Totaes	254	87	11	38	390		

Bitola de 1m,00

Officina do Engenho de Dentro	—	—	—	3	3		
Ramal de Piquet	3	—	—	—	3		
Entre Rios	—	—	—	—	—		
Palmyra	2	1	—	1	4		%
Lafayette	40	3	—	5	48	Bom	64,17
Sete Lagoas	20	12	—	6	38	Regular	17,11
Norte	—	—	—	—	—	Máo	7,49
Portella	17	7	3	1	28	Reparando	11,23
Valença	14	1	—	1	16		100,00
Alfredo Maia	14	4	6	2	26		
Corintho	10	4	5	2	21		
Totaes	120	32	14	21	187		

Emprestadas	2
Aguardando baixa	1
Total	190

Locomotivas existentes em 31 de Dezembro de 1925, discriminadas as datas de acquisição e os respectivos serviços

a) Bitola de 1m,60

DATA DA ACQUISIÇÃO (ANNO)	TEMPO DE SERVIÇO (ANNOS)	LOCOMOTIVAS PARA TRENS DE: MANOBRAS		PASSAGEIROS		MIXTOS		CARGAS		TOTAES
		Quantidade	Numeros	Quantidade	Numeros	Quantidade	Numeros	Quantidade	Numeros	
1873	53	—	—	—	—	2	427 e 428	—	—	2
1877	49	—	—	2	154 e 155	—	—	1	503	3
1881	45	—	—	3	151 a 153	—	—	—	—	3
1883	43	—	—	1	114	—	—	—	—	1
1888	38	—	—	—	—	—	—	3	509 a 511	3
1889	37	—	—	2	121 e 122	—	—	5	505, 506, 512 a 514	7
1891	35	—	—	19	117, 118, 133 a 149	2	439 e 440	6	508, 520 a 524	27
1892	34	—	—	6	123, 125 a 127, 129 e 130	—	—	—	—	6
1893	33	—	—	20	171 a 190	—	—	5	515 a 519	25
1894	32	—	—	—	—	15	400 a 414	16	525 a 527, 650 a 654, 656 a 660, 662 a 664	31
1895	31	—	—	—	—	9	415, 416, 418 a 424	—	—	9
1897	29	—	—	8	200 a 207	—	—	16	535 a 550	24
1902	24	2	1 e 2	4	300 a 303	—	—	—	—	6
1905	21	—	—	2	304 e 305	—	—	4	671 a 673	6
1906	20	—	—	9	306 a 314	—	—	8	674 a 679, 687 e 688	17
1907	19	2	3 e 4	3	250, 251 e 264	—	—	12	50 a 52, 532 a 534, 680 a 683, 690 e 691	17
1908	18	—	—	10	208 a 213, 252 a 255	—	—	6	528 a 531, 551 e 552*	16
1909	17	2	20 e 21	12	214 a 218, 256, 320 a 325	—	—	10	553 a 560, 692 e 693	24
1910	16	—	—	10	257 a 262, 380 a 383	—	—	8	561 a 568	18
1911	15	—	—	—	—	—	—	13	53 a 55, 70 a 79	13
1912	14	—	—	12	378, 379, 384 a 393	—	—	10	80 a 85, 694 a 697	22
1913	13	—	—	18	330, 331, 450 a 465	—	—	4	569 a 572	22
1915	11	—	—	3	394 a 396	—	—	3	573 a 575	6
1916	10	—	—	—	—	—	—	18	86 a 88, 698 a 712	18
1917	9	—	—	14	272 a 283, 397 e 398	—	—	—	—	14
1919	7	—	—	—	—	—	—	6	89, 713 a 717	6
1920	6	—	—	12	284 a 289, 377 a 381 e 399	—	—	25	718 a 742	37
1923	3	—	—	2	263 e 370	—	—	—	—	2
1925	1	—	—	—	—	—	—	5	800 a 805	5
		6		172		28		184		390

b) Bitola de 1m,00

DATA DA ACQUISIÇÃO (ANNOS)	TEMPO DE SERVIÇO (ANNOS)	LOCOMOTIVAS PARA TRENS DE: MANOBRAS		PASSAGEIROS		MIXTOS		CARGAS		TOTAES
		Quantidade	Numeros	Quantidade	Numeros	Quantidade	Numeros	Quantidade	Numeros	
1874	52	1	4	—	—	—	—	—	—	1
1877	49	—	—	—	—	1	110.	—	—	1
1887	39	—	—	1	32	1	111.	1	124.	3
1889	37	—	—	1	28	1	100.	4	125 a 128.	6
1891	35	1	1	—	—	1	104.	3	122, 123 e 129	5
1892	34	—	—	1	31	3	102, 106 e 107	2	130 e 131.	6
1893	33	2	10 e 11	8	25, 33, 35 a 39 e 78	—	—	8	121, 132 a 134, 136, 137, 140 e 142	18
1894	32	5	12, 13, 15, 16 e 20	—	—	—	—	14	135, 138, 139, 280, 281, 283 a 285, 287, 288, 290, 292 a 294	19
1895	31	—	—	5	54 a 58.	—	—	—	—	5
1896	30	—	—	7	60 a 65 e 79	—	—	1	141.	8
1898	28	—	—	4	66 a 69.	—	—	—	—	4
1900	26	—	—	—	—	1	112.	—	—	1
1909	17	2	5 e 6	—	—	—	—	—	—	2
1910	16	—	—	10	70 a 77, 94 e 95.	—	—	4	143 a 146.	14
1911	15	—	—	2	90 e 91.	—	—	8	147 a 154.	10
1912	14	—	—	2	98 e 99.	—	—	15	155 a 158, 200 a 208, 270 e 271	17
1913	13	—	—	2	96 e 97.	—	—	18	170 a 179, 221 a 224, 250, 300 a 302.	20
1914	12	—	—	6	80 a 85.	—	—	—	—	6
1917	9	—	—	—	—	—	—	2	209 e 210.	2
1918	8	—	—	—	—	—	—	2	159 e 160.	2
1919	7	—	—	—	—	—	—	4	211 a 213 e 303.	4
1920	6	—	—	6	86 a 89, 92 e 93.	—	—	15	180 a 194.	21
1923	3	—	—	—	—	—	-	3	208, 209 e 400	3
1925	1	—	—	—	—	—	—	11	401 a 411.	11
		12		55		8		115		190

PROCEDENCIAS	FABRICA	O EM TONELADAS METRICAS			OBSERVAÇÕES
			Totaes das locomotivas	Totaes das locomotivas com os tenders em serviço	
Allemanha. . . .	J. A. Maffei . . .	4.0	69.0	105	Vapor superaquecido.
America do Norte .	Baldwin Locomotive W	9.9	45.3	65.3	
		5.3	52.1	79.3	
		8.1	56.6	83.8	
		8.1	56.6	83.8	
		2.9	60.7	93.3	
Allemanha . . .	Henschel & Sohn . .	8.0	63.8	98.0	
	A. Borsig.	8.0	63.8	98.0	
	Hannoversche Gesellsc	3.1	60.8	93.5	
America do Norte.	American Locomotive C	6.3	65.4	82.0	Vapor superaquecido.
	Baldwin Locomotive W	3.8	72.6	108.0	
	Baldwin Locomotive W	5.5	73.0	114.0	Vapor superaquecido.
	American Locomotive C	7.0	77.0	121.0	Vapor superaquecido.
	American Locomotive C	9.4	79.6	131.5	Carvão pulverisado.
	American Locomotive C	7.0	77.0	121.0	Vapor superaquecido.
	Brooks Locomotive Wo	4.4	77.1	114	
Allemanha . . .	Henschel & Sohn . .	73.4	96.1	147.9	Vapor superaquecido.
	A. E. G.	72.8	98.4	149.6	Vapor superaquecido.
	L. Schwartzkopff . .	72.8	100.3	147.9	Vapor superaquecido.

Quadro das locomotivas existentes em 31 de Dezembro de 1[illegible]

BITOLA DE 1m,60

PROCEDENCIAS	FABRICANTES	CLASSES	NUMEROS E TYPOS	NUMERO TOTAL DE LOCOMOTIVAS	NUMERO DE RODAS MOTRIZES	ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Pressões de trabalho, libras por pollegadas quadradas	ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Diametro dos cylindros em pollegadas	ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Curso dos embolos em pollegadas	ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Diametros das rodas motrizes em pollegadas	PESO EM TONELADAS METRICAS: Sobre as rodas motrizes	PESO EM TONELADAS METRICAS: Totaes das locomotivas	PESO EM TONELADAS METRICAS: Totaes das locomotivas com os tenders em serviço	OBSERVAÇÕES
			MANOBRAS										
America do Norte	Baldwin Locomotive Works	0.6.2	1 a 4	4	6	140	16	22	44	37.2	42.5	42.5	
Allemanha	Henschel & Sohn	0.6.0	20 e 21	2	6	160	18	26	50	48.0	48.0	70.0	
			MALLET										
America do Norte	American Locomotive C.ª	0.6.6.0	50 a 52	3	12	190	17 1/2 28	26	50	93.5	93.5	138	
	Baldwin Locomotive Works	0.6.6.0	53 a 55	3	12	190	18 28	26	50 1/2	94.2	94.2	135	
	American Locomotive C.ª	0.8.8.0	70 a 88	19	16	210	20 32	26	50 1/2	126.8	126.8	173.0	Locs. 86 a 88, são de superaquecedor.
		0.8.8.0	89	1	16	220	20 32	26	50 1/2	128.8	128.8	178.5	Vapor superaquecido.
			AMERICAN										
	Baldwin Locomotive Works	4.4.0	114, 117, 118, 121 e 122	5	4	120	17	24	66	22.8	36.8	57.0	
		4.4.0	123, 125 a 127, 129 e 130	6	4	130	17	24	66	22.8	36.8	57.0	
		4.4.0	133 a 146	14	4	130	[illegible]	24	67	26.3	42.2	69.4	
		4.4.0	147 a 149	3	4	130	[illegible]	24	68	26.3	42.3	69.0	
		4.4.0	151 a 155	5	4	120	17 3/4	24	62	22.7	36.7	57.0	
		4.4.0	171 a 190	20	4	130	17 3/4	24	62	26.8	40.3	60.3	
		4.4.0	200 a 207	8	4	150	18	24	67	28.8	45.2	72.4	
		4.4.0	208 a 218	11	4	170	18	24	67	28.8	45.2	72.4	
			TEN-WHEEL										
		4.6.0	250 a 262	13	6	170	21 1/2	28	68	54.4	72.8	92.8	Vapor-superaquecido.
		4.6.0	263	1	6	190	20 1/2	28	68	54.4	72.8	92.8	Construida nas Officinas do Deposito de Norte (E. F. C. B.).
	Baldwin Locomotive Works	4.6.0	264 (antiga 299)	1	6	190	21 1/2	28	69	53.8	76.0	103	Sem superaquecedor.
	American Locomotive C.ª	4.6.0	270 e 271	2	6	175	21 1/2	28	68	54.4	72.8	98.8	Vapor superaquecido.
		4.6.0	272 a 283	12	6	175	21 1/2	28	68	56.3	79.8	131.3	Carvão pulverisado.
		4.6.0	284 a 289	6	6	175	21 1/2	28	68	57.4	79.8	126.5	Vapor superaquecido.
	Baldwin Locomotive Works	4.6.0	300 a 314	15	6	170	19	26	68	46.0	61.2	88.4	
		4.6.0	320 a 325	6	6	170	21	26	68	47.1	64.4	91.6	Vapor superaquecido.
			PACIFIC										
America do Norte		4.6.2	350 a 353, 392 e 393	6	6	175	21 1/2	28	68	54.9	80.6	108	Vapor superaquecido.
	American Locomotive C.	4.6.2	370	1	6	175	21 1/2	28	68	56.4	95.3	143.5	Vapor superaquecido.
		4.6.2	382 a 391	10	6	175	21 1/2	28	68	52.7	90.8	127	
		4.6.2	377 a 381, 394 a 399	11	6	175	21 1/2	28	68	54.4	92.9	140	Vapor superaquecido.
			MOGUL										
	Brooks Locomotive Works	2.6.0	401 a 416, 418 a 424	24	8	140	18	24	62	49.8	57.1	89.8	
	Baldwin Locomotive Works	2.6.0	427 e 428	2	6	80	18	24	52	30.8	36.3	54.0	
		2.6.0	439 e 440	2	6	120	19	24	55	37.6	45.7	73.0	
			PRAIRIE										
Allemanha	J. A. Maffei	2.6.2	450 a 465	16	6	150	23 5/8	26	62	54.0	69.0	105	Vapor superaquecido
			CONSOLIDATION										
America do Norte	Baldwin Locomotive Works	2.8.0	503	1	8	120	20	24	50 1/4	39.9	45.3	65.3	
		2.8.0	505, 506, 508 a 514	9	8	120	20	24	50 1/2	45.3	52.1	79.3	
		2.8.0	515 a 524	10	8	120	21	24	50 1/2	48.1	56.6	83.8	
		2.8.0	525 a 527	3	8	150	21	24	50 1/2	48.1	56.6	83.8	
		2.8.0	528 a 560	33	8	170	21	24	50 1/2	52.9	60.7	93.3	
Allemanha	Henschel & Sohn	2.8.0	561 e 562	2	8	170	21	24	50 1/2	58.0	63.8	98.0	
	A. Borsig	2.8.0	563 e 564	2	8	150	21	24	50 1/2	58.0	63.8	98.0	
	Hannoversche Gesellschaft	2.8.0	565 e 566, 569 a 572	6	8	170	21	24	50 1/2	53.1	60.8	93.5	
America do Norte	American Locomotive C.	2.8.0	567 e 568, 573 a 575	5	8	150	22	24	50 1/2	56.3	65.4	82.0	Vapor superaquecido
	Baldwin Locomotive Works	2.8.0	671 a 683, 687 a 689	16	8	170	21	26	53	63.8	72.6	108.0	
	Baldwin Locomotive Works	2.8.0	690 a 697	8	8	175	21 1/2	26	53	65.5	73.0	114.0	Vapor superaquecido.
	American Locomotive C.	2.8.0	698 a 715	18	8	180	21 1/2	26	53	67.0	77.0	121.0	Vapor superaquecido.
	American Locomotive C.	2.8.0	716 e 717	2	8	180	21 1/2	26	53	69.4	79.0	131.5	Carvão pulverisado.
	American Locomotive C.	2.8.0	718 a 742	25	8	180	21 1/2	26	53	67.0	77.0	121.0	Vapor superaquecido
			MASTODONTE										
	Brooks Locomotive Works	4.8.0	650 a 654, 656 a 660, 662 a 664	13	8	160	21	26	54	64.4	77.1	114	
			MIKADO										
Allemanha	Henschel & Sohn	2.8.2	800	1	8	190	22 7/8	28	53	[illegible]	96.1	147.9	Vapor superaquecido.
	A. F. G.	2.8.2	801	1	8	190	22 7/8	28	53	[illegible]	98.4	149.6	Vapor superaquecido.
	L. Schwartzkopff	2.8.2	802 a 804	3	8	190	22 7/8	28	53	[illegible]	100.3	147.9	Vapor superaquecido.
			Total	390									

BITOLA DE 1m,00

PROCEDENCIAS	FABRICANTES	CLASSES	NUMEROS E TYPOS	NUMERO TOTAL DE LOCOMOTIVAS	NUMERO DE RODAS MOTRIZES	ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Pressões de trabalho em libras por pollegadas quadradas	ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Diametro dos cylindros em pollegadas	ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Curso dos embolos em pollegadas	ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Diametros das rodas motrizes em pollegadas	PESO EM TONELADAS METRICAS: Sobre as rodas motrizes	PESO EM TONELADAS METRICAS: Totaes das locomotivas	PESO EM TONELADAS METRICAS: Totaes das locomotivas com os tenders em serviço	OBSERVAÇÕES
			MANOBRAS										
America do Norte.	Baldwin Locomotive Works	0.6.0	1.	1	6	140	13	18	38	20.4	20.4	20.4	Recebidas com o ramal de Diamantina.
		2.4.0	3.	1	4	140	10	16	42	—	—	23.3	
		0.4.0	4.	1	4	—	11 1/4	16 1/4	57				
		0.6.0	5 e 6	2	6	130	12	18	57	1	18	34.4	
		0.4.0	10 a 13.	4	4	135	13	18	36	19.11	19.1	33.0	
		2.4.2	15.	1	4	130	10 3/16	18	41 1/2	—	14.6	14.0	
		2.6.2	16.	1	6	130	12 1/16	20	41 1/2	—	28.0	28.0	
		2.4.0	20.	1	4	140	11	16	37	11.8	14.5	25.0	
			AMERICAN										
		4.4.0	25.	1	4	120	14	20	44	16.9	26.6	49.0	Seguio para a Escola de Minas de Ouro Preto.
	Baldwin Locomotive Works	4.4.0	28.	1	4	130	13	18	45	15.4	24.6	42.0	
		4.4.0	31.	1	4	140	13	18	45	14.9	24.9	42.0	
		4.4.0	32.	1	4	130	13	18	45	13.6	20.4	39.0	
		4.4.0	33, 35 a 39.	6	4	130	14	18	45	16.3	24.9	43.0	
	Brooks Locomotive Works	4.4.0	54 a 58.	5	4	140	14	18	46	23.0	33.6	60.0	
			TEN-WHEEL										
America do Norte.		4.6.0	60 a 65.	6	6	140	16	20	48	24.9	34.1	62.0	
		4.6.0	66 a 69.	4	6	150	16	20	48	27.6	44.6	63.0	
		4.6.0	70 a 77.	8	6	180	16	20	48	28.1	35.0	67.1	
	Baldwin Locomotive Works	4.6.0	78.	1	6	140	15	18	44	21.3	29.2	45.5	Recebidas com o ramal de Diamantina.
		4.6.0	79.	1	6	140							
	American Locomotive Cº.	4.6.0	80 a 85.	6	6	180	16	20	48	28.8	37.2	63.3	
		4.6.0	86 a 89, 92 e 93.	6	6	180	16	20	48	28.8	37.2	63.3	Vapor superaquecido
	Baldwin Locomotive Works	4.6.0	90 e 91.	2	6	160	16	20	41 3/4	25.8	34.6	58.4	
		4.6.0	94 a 95.	2	6	160	14	18	42	24.3	30.6	53.5	Recebidas com o ramal de Diamantina
Allemanha.	Hannoversche Gesellschaft	4.6.0	96 a 99.	4	6	180	16	20	[illegible]	30.2	38.1	66.4	
			MOGUL										
America do Norte.	Baldwin Locomotive Works	2.6.0	100.	1	6	130	13	18	41				
		2.6.0	102, 106 e 107.	3	6	130	11	18	37	18.1	22.7	41.0	
		2.6.0	104.	1	6	130	14	18	42	14.9	18.1	34.0	
		2.6.0	110 e 111.	4	6	130	14	18	42	—	19.0		
Inglaterra.	Beyer Peacock Cº. Ld.	2.6.0	112.	1	6	130	16	22	39				
			CONSOLIDATION										
		2.8.0	121.	1	8	130	14	18	37	19.9	23.5	42.0	
	Baldwin Locomotive Works	2.8.0	122, 123, 125 a 134, 137, 140 e 142.	15	8	130	16	20	37	29.5	33.5	53.0	
		2.8.0	124.	1	8	130	16	20	37	27.2	30.8	50.0	
		2.8.0	135, 136, 138, 139 e 141.	5	8	135	16	20	37	28.1	32.7	56.0	
America do Norte.	American Locomotive Cº.	2.8.0	143 a 150, 170 a 194.	33	8	150	17	20	37	37.3	42.2	71.2	Vapor superaquecido.
	Baldwin Locomotive Works	2.8.0	151 a 158.	8	8	170	16	20	37	38.6	43.6	70.7	
		2.8.0	159 e 160.	2	8	180	16	20	37	38.6	43.6	70.7	Vapor superaquecido.
		2.8.0	200 a 213.	14	8	170	18	22	42	48.0	52.5	84.6	Locs. 211 a 213 são de superaquecedor.
Allemanha.	Berliner Gesellschaft	2.8.0	221 a 224.	4	8	170	17	20	41 1/2	31.7	36.5	61.5	
Inglaterra.	Hawthorn Leslie Cº. Ld.	2.8.0	250.	1	8	170	16	20	47 1/2				
	Baldwin Locomotive Works	2.8.0	268 e 269.	2	8	160	17	22	42	36.1	40.4	74.5	Recebidas da E. F. Therezopolis.
		2.8.0	270 e 271.	2	8	160	16	20	42	30.4	34.0	54.0	
			MASTODONTE										
	Brooks Locomotive Works	4.8.0	280, 281, 283 a 285, 287, 289, 290, 292 a 294.	11	8	150	16	20	36	36.3	44.5	75.3	
			MALLET										
America do Norte.	Baldwin Locomotive Works	2.6.6.2	300 e 303.	2	12	200	16 / 25	20	41 3/4	65.0	73.2	109.5	Vapor superaquecido.
		2.6.6.2	301 e 302.	2	12	200	14 1/2 / 22	20	41	49.9	59.0	99.8	
			MIKADO										
	American Locomotive Cº.	2.8.2	400.	1	8	180	16	22	42	38.5	51.4	82.7	Vapor superaquecido.
Allemanha.	Henschel & Sohn	2.8.2	401.	1	8	176	16	22	42	38	54	83.2	Vapor superaquecido.
	A. E. G.	2.8.2	402.	1	8	176	16	22	42	38	54	83.2	Vapor superaquecido.
	L. Sechwartzkopff	2.8.2	403.	1	8	176	16	22	42	38	54	83.2	Vapor superaquecido.
	Krupp.	2.8.2	404 a 411.	8	8	176	16	22	42	38	54	83.2	Vapor superaquecido.
			Total	190									

Estado das locomotivas em 31 de Dezembro dos ultimos cinco annos

a) Bitola de 1m,60

ANNOS	ESTADO DAS LOCOMOTIVAS								TOTAES	ALTERAÇÃO NO STOCK			
	Bom	Regular	Máo	Em reparação	Aguardando reparação	Em reconstrucção	Encostadas	Em montagem		Acquisição	Construidas	Reconstruidas	Baixas
1921	234	88	4	43	14	—	—	—	383	—	—	—	—
1922	256	78	1	40	8	—	—	—	383	—	—	—	—
1923	260	73	6	43	3	—	—	—	385	1	1	—	—
1924	250	73	6	53	3	—	—	—	385	—	—	—	—
1925	254	87	11	38	—	—	—	—	390	5	—	—	—

b) Bitola de 1m,00

1921	112	39	4	17	2	—	—	—	174	—	—	2	1
1922	121	30	1	17	5	—	—	—	174	—	—	—	—
1923	123	32	3	17	2	—	—	—	177	8	—	—	—
1924	119	30	7	18	—	—	—	—	174	—	—	—	6
1925	120	32	14	21	—	—	—	—	187	11	—	—	—

NOTA — Nos totaes de locomotivas de bitola de 1m,00 não figuram, em 1921, tres locomotivas, de ns. 28,32 e 38, emprestadas ao Ministerio da Guerra.

Em 1922 deixaram de figurar as de ns. 15, 32 e 135, que se acham em serviço, respectivamente, em Pirapora, Ministerio da Guerra e Rêde Sul-Mineira.

Em 1923, 1924 e 1925 deixaram tambem de figurar no total de locomotivas de 1m,00 as seguintes :

A de n. 15 por estar em serviço em Pirapora.

» » » 25 » » » » na Escola de Minas de Ouro Preto.

» » » 38 » » » » no Ministerio da Guerra.

Quadro discriminativo dos typos, quantidades de locomotivas existentes em 31 de Dezembro de 1925, e natureza do combustivel empregado

a) **Bitola de 1m,60**

TYPOS	CARVÃO	CARVÃO PULVERIZADO	LENHA	OLEO	TOTAES
Manobras	6	—	—	—	6
American	72	—	—	—	72
Ten-Wheel	44	12	—	—	56
Pacific	28	—	—	—	28
Mogul	5	—	—	23	28
Prairie	—	—	—	16	16
Mallet	26	—	—	—	26
Consolidation	138	2	—	—	140
Mastodonte	13	—	—	—	13
Mikado	5	—	—	—	5
Totaes	337	14	—	39	390

b) **Bitola de 1m,00**

Manobras	12	—	—	—	12
American	14	—	—	—	14
Ten-Wheel	40	—	—	—	40
Mogul	8	—	—	—	8
Mallet	4	—	—	—	4
Consolidation	87	—	—	—	87
Mastodonte	11	—	—	—	11
Mikado	11	—	—	—	11
Totaes	187	—	—	—	187

No total de locomotivas de bitola de 1,m00 não estão incluidas as de ns. 15, 25 e 28, conforme observações feitas.

CARROS E VAGÕES

CARROS E
Existencia em 31 de
Bitola de

DESIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO
Carros especiaes	Estado	Carro de Estado
	A	Administração, Inspecção e Pagador
Carros para viajantes	B	1ª classe, typo Americano
	BD	1ª e 2ª classes (mixto)
	BS	Carro salão e dormitorio
	C	1ª classe, typo Belga
	D	2ª » » Americano
	E	2ª » » Belga
	RT	Carro-restaurant
Carros para dormitorio	CM	Carro-salão e dormitorio (mixto)
	DM	Carro-dormitorio
Carros para enfermos	EE	Carro para transporte de enfermos
Carros para bagagem, chefe de trem e correio	F	» bagagem de suburbios
	FF	» » e chefe de trem
	FS	» » e correio de suburbios
	QR	» correio de suburbio em Norte
	R	» » typo Americano
	S	» » » Inglez
Carros funebres	X	» para transporte de cadaveres, 1ª classe
	Z	» » » » » 2ª »
Vagões para animaes	GH	Vagão para transporte de animaes de luxo
	H	» » » » gado vaccum em pé
	HJ	» » » » » lanigero
	JJ	» » » » suinos
Vagões para o transporte de carnes	K	» » » » carnes verdes
	KF	» » » » » congeladas
Vagões para o transporte de materiaes diversos e mercadorias	FC	» » » » carvão
	FP	» » » » fructas e peixes
	FV	» » » » leite
	L	» » » » inflammaveis
	LE	» » » » pedra britada
	M	» » » » rodeiros
	N	» » » » minerio
	NA	» » » » »
	NB	» » » » »
	NL	» » » » »
	OO	» » » » carvão
	OT	» » » » »
	P	» » » » lastro
	Q	» » » » mercadorias
	QL	» » » » inflammaveis
	QM	» » » de material de construcção
	T	» » » » trilhos e madeiras
	TB	» » » » » » »
	TG	» » » » gaz
	V	» » » » mercadorias
	VA	» » » » »
	VB	» » » » »
	VM	» » » » »
	De lastro	Dormitorio do pessoal do lastro

VAGÕES

Dezembro de 1925

1m,60

QUANTIDADE	LOTAÇÃO	PESO MORTO (KGS.)	NUMERO DE RODAS
1	. . . . .	38.000	12
18	. . . . .	17 a 46.000	8 a 12
204	48 a 62 passageiros	19 » 30.600	8
26	56 »	18.000	8
15	30 a 32 »	45 e 46.000	8 a 12
1	22 »	8.000	4
222	58 a 96 »	18.000	8
1	50 »	7.000	4
13	36 a 40 »	45 e 46.000	8
4	12 leitos e 22 passageiros	22.000	8
47	14 a 16 passageiros e 12 a 20 leitos	22,48 e 49.000	8 a 12
1	1 enfermo	7.000	4
1	10.000 kilogrammos.	7.000	4
29	8.000 »	18.500	8
20	10.000 »	8.000	8
2	2.000 »	6.000	4
31	3.000 »	20.000	8
1	2.000 »	7.000	4
5	1 cadaver e 32 passageiros	7 e 21.500	4 e 8
6	1 » » 24 »	7 e 8.000	4 e 8
6	6 animaes	17.000	8
559	16 bovinos.	14.000	8
18	8 » e 16 suinos	14.000	8
7	40 suinos	8.000	8
79	10.000 kilogrammos	15.000	8
89	20.000 »	14.500	8
12	20.000 »	15.000	8
6	20.000 »	12.500	8
72	12.000 »	18.5 a 21.000	8
2	8.000 »	6.000	4
20	45.000 »	18.000	8
13	8.000 »	5.000	4
34	45.000 »	19.000	8
449	45.000 »	18 a 19.500	8
29	40.000 »	19.000	8
619	30,40 e 45.000 »	15,16 e 16 500	8
180	30.000 »	12.500	8
223	20.000 »	12.500	8
6	8.000 »	5.000	4
195	10 e 12.000 »	4,6 e 7.500	4
67	12.000 »	8.500	4
80	10.000 »	6.000	4
488	20.000 »	12.500	8
8	30.000 »	12.500	8
11	7 metros cubicos	12.500	8
650	20.000 kilogrammos	12.500	8
475	45.000 »	17,5 a 19.000	8
199	40.000 »	16.000	8
293	40.000 »	18.500	8
6	20.000 »	18.500	8
5.543			

CARROS e
Existencia em 31 de
Bitola de

DESIGNAÇÃO	SERIES	CLASSIFICAÇÃO
Carros especiaes	Estado	Carro do Estado
	a	Administração
	a	Inspecção
	a	Pagador
	a	Ambulancia
Carros para viajantes	b	Passageiros de 1ª classe
	bd	» » » e 2ª classes (mixto)
	d	» » 2ª classe
	dm	Carro-dormitorio
	rt	Carro-restaurant
Carros para enfermos	ee	Carro para o transporte de enfermos
» funebres	x	» » » » » cadaveres
Carro-correio, chefe de trem e bagagem	ff	» correio, chefe de trem e bagagem
Vagões para animaes	gh	Vagão para o transporte de animaes
	h	» » » » » gado vaccum em pé
	hj	» » » » » » lanigero
Vagões para o transporte de materiaes diversos e mercadorias	fv	» » » » » leite
	l	» » » » » inflammaveis
	n	» » » » » minerio
	na	» » » » » »
	nb	» » » » » »
	nm	» » » » » »
	o	» » » » » »
	oo	» » » carvão
	ot	» » » » »
	q	» » » » » mercadorias
	qh	» » » » »
	t	» » » » madeiras, trilhos, etc
	ta	» » » » » »
	tg	» » » » » gaz
	v	» » » » » mercadorias
	va	» » » » » »
	vb	» » » » » »
	vm	» » » » » »
	D. lastro	Dormitorio do pessoal do lastro
	Socc.	Carro de soccorro

OBSERVAÇÃO — No presente quadro não estão incluidos 32 vagões da serie NL que

VAGÕES

Dezembro de 1925

1m,00

QUANTIDADE	LOTAÇÃO	PESO MORTO	NUMERO DE RODAS
1	2 sofás, 6 poltronas e 14 cadeiras	17,3	8
13	—	11,5 a 26,3	8
4	—	6 e 11,0	8
4	—	10,5 e 12,0	8
2	—	26,3	8
78	40 a 48 passageiros	12 e 20	8
27	48 »	12	8
90	50 »	12 e 20	8
3	—	20	8
4	2.000 kilogrammos	23	8
3	1 enfermo	15,5	8
3	1 cadaver (1ª classe)	9	8
19	3.000 kilogrammos	12	8
3	6 animaes (sella)	12	8
144	10, 12 e 20.000 kilogrammos	8 a 12	8
7	10.000 »	8	8
3	20.000 »	10	8
5	10.000 »	9	8
9	40.000 »	17	12
149	22 e 25.000 »	10 a 13,4	8
50	22.000 »	9	8
231	22.000 »	9	8
6	8.000 »	4,4	8
10	25.000 »	9	8
265	10, 12 e 22.000 »	7,8 e 10	8
5	5.000 »	5	4
1	5.000 »	5	4
267	10, 12 e 22.000 »	6,8 e 9	8
11	20.000 »	9	8
8	9.000 »	7	8
376	10, 12 e 22.000 »	9 a 11	8
50	20 000 »	12	8
50	20.000 »	12	8
161	22.000 »	11	8
5	17 leitos	12	8
4	—	9	8
2.071			

se acham em montagem.

MOVIMENTO GERAL DE CARROS E VAGÕES

Bitola de 1m 60

SERIES	NUMERO MAIS ALTO DA SERIE	EXISTENCIA			ALTERAÇÃO NO STOCK			DIFFERENÇAS	OBSERVAÇÕES
		Nas officinas	Total		Augmento		Baixas		
			31-12-1924	31-12-1925	Novos	Transformados			
Estado. .	s/n	—	1	1	—	—	—	—	
A . . .	19	1	18	18	1	—	1	—	1 construido e 1 transformado para serie D nas officinas.
B . . .	232	23	201	204	6	1	4	+ 3	6 fornecidos pela American L. Sales Corp. (montados nas Officinas) 4 c/ baixa e 1 transf. no 8º Deposito (108 para 114 Buffet).
BD . .	27	3	26	26	—	—	—	—	
BS . .	17	7	15	15	—	—	—	—	
C . . .	25	—	1	1	—	—	—	—	
CM . .	5	—	4	4	—	—	1	—	O 3 CM que estava c/ baixa ficou s/ effeito a mesma em virtude do Officio 623/D de 22.8.25—Proc. 5062—141-25 da Secretaria.
D . . .	238	12	222	222	—	1	1	—	1 transformado da serie A nas Officinas e 1 c/ baixa mau estado.
DM . .	72	2	42	47	5	—	—	+ 5	4 fornecidos por M. Almeida & C. (montados em Norte) e 1 construido nas Officinas.
E . . .	46	—	1	1	—	—	—	—	
EE . .	1	1	1	1	—	—	—	—	
F . . .	10	1	1	1	—	—	—	—	
FC. . .	12	—	12	12	—	—	—	—	
FF . .	34	5	29	29	—	—	—	—	
FP . .	6	—	5	6	—	—	—	+ 1	O 6 FP que estava c/ baixa ficou s/ effeito em 29.8.25 em virtude do Officio 623/D de 22.8.25—Proc. 2062—141-25 da Secretaria.
FS . .	20	1	20	20	—	—	—	—	
FV . .	101	17	22	72	50	—	—	+ 50	50 fornecidos pela Middletown Car Cº (mont. nas Officinas)
GH . .	21	—	6	6	—	—	—	—	
H. . .	700	60	558	559	—	—	—	+ 1	Existia duplicata no n. 688.
HJ . .	19	2	18	18	—	—	—	—	
JJ . .	7	5	7	7	—	—	—	—	
K. . .	148	17	79	79	—	—	—	—	
KF . .	100	67	94	89	—	—	5	— 5	5 transformados para serie V (nestas Officinas).
L . . .	11	—	2	2	—	—	—	—	

SERIES	NUMERO MAIS ALTO DA SERIE	EXISTENCIA			ALTERAÇÃO NO STOCK			DIFFERENÇAS	OBSERVAÇÕES
		Nas Officinas	Total		Augmento		Baixas		
			31-12-1924	31-12-1925	Novos	Transformados			
LE . .	20	10	20	20	—	—	—	—	
M. . .	33	2	13	13	—	—	—	—	
N . . .	35	10	34	34	—	—	—	—	
NA . .	450	19	249	449	200	—	—	+ 200	50 fornecidos pela Cª. de Mineração Santa Mathilde (mont. nas Officinas e 150 fornecidos por A. Thun & Cª. (mont. na Middletown)
NB . .	30	10	29	29	—	—	—	—	
NL . .	848	111	623	619	—	—	4	— 4	4 com baixa mau estado.
OO . .	300	19	180	180	—	—	—	—	
OT . .	250	20	223	223	—	—	—	—	
P. . .	106	—	6	6	—	—	—	—	
Q. . .	1246	32	196	195	—	—	1	— 1	1 com baixa.
QL . .	94	16	67	67	—	—	—	—	
QM . .	80	—	80	80	—	—	—	—	
QR . .	2	—	2	2	—	—	—	—	
R. . .	33	11	31	31	—	—	—	—	
RT . .	13	3	13	13	—	—	—	—	
S . . .	1	—	1	1	—	—	—	—	
T. . .	550	54	488	488	—	—	1	—	Mais um que não estava incluido.
TB . .	50	—	7	8	1	—	—	+ 1	1 construido em Entre-Rios.
TG . .	12	1	11	11	—	—	—	—	
V. . .	985	49	646	650	—	5	2	+ 4	5 transf. da serie KF. 2 c/ baixa e mais 1 que não estava incluido.
VA . .	599	60	447	475	31	—	3	+ 28	30 fo nec. The R. J. Mills Flour (mont. Off.) 1 reconst. nas officinas e 3 com baixa.
VB . .	250	30	195	199	4	—	—	+ 4	4 reconstruidos em Entre-Rios.
VM . .	300	42	293	293	—	—	—	—	
X. . .	5	—	5	5	—	—	—	—	
Z . . .	6	1	6	6	—	—	—	—	
De lastro .	—	—	—	—	—	—	—	—	
Totaes .	—	724	5.256	5.543	298	7	23	+ 287	

MOVIMENTO GERAL DE CARROS E VAGÕES

Em 31 de Dezembro de 1925

Bitola de 1m,00

SERIES	NUMERO MAIS ALTO DA SERIE	EXISTENCIA 31—12—1924	EXISTENCIA 31—12—1925	ALTERAÇÃO NO STOCK Augmento Novos	Augmento Transformados	Baixa	Differença	OBSERVAÇÕES
Estado. .	s/n	1	1	—	—	—	—	
a . . .	25	23	23	—	—	—	—	
b . . .	88	78	78	—	—	—	—	
bd. . .	32	29	27	—	—	2	— 2	2 c/ baixa mau estado.
d . . .	92	89	90	—	1	—	+ 1	Foi transformado em Bello Horizonte o carro BD 9 para D 92.
dm . .	3	3	3	—	—	—	—	
ee. . .	3	3	3	—	—	—	—	
ff . . .	25	20	19	—	—	1	— 1	1 c/ baixa mau estado.
fv. . .	3	3	3	—	—	—	—	
gh .	3	3	3	—	—	—	—	
h . . .	169	144	144	—	—	—	—	
hj . .	10	7	7	—	—	—	—	
l . . .	5	5	5	—	—	—	—	
n . . .	9	9	9	—	—	—	—	
na . .	150	49	149	100	—	—	+ 100	100 fornecidos por A. Thun Company Limitada.
nb . .	50	50	50	—	—	—	—	
nm . .	282	232	231	—	—	1	— 1	1 c/ baixa mau estado.
o . . .	6	6	6	—	—	—	—	
oo. . .	12	10	10	—	—	—	—	
ot. . .	285	265	265	—	—	—	—	
q . . .	5	5	5	—	—	—	—	
qh . .	1	1	1	—	—	—	—	
rt. . .	4	4	4	—	—	—	—	
t . . .	300	267	267	—	—	—	—	
ta. . .	16	11	11	—	—	—	—	
tg. . .	8	8	8	—	—	—	—	
v . . .	470	382	376	—	—	7	— 6	7 c/ baixa mau estado e 1 que não estava incluido.
va . .	50	50	50	—	—	—	—	
vb . .	50	50	50	—	—	—	—	
vm . .	181	163	161	—	—	2	— 2	2 c/ baixa mau estado, 2 que não estavam incluidos.
x . . .	3	3	3	—	—	—	—	
De Lastro.	5	5	5	—	—	—	—	
Soccorro .	4	4	4	—	—	—	—	
	—	1.982	2.071	100	1	13	+ 89	

Quantidades e capacidades totaes disponiveis em 31 de Dezembro de 1925

a) Bitola de 1m 60

DESIGNAÇÃO	1924			1925			DIFFERENÇAS		
	Quantidade	Lotação	Tara	Quantidade	Lotação	Tara	Quantidade	Lotação	Tara
Carros especiaes	19	—	872 t	19	—	872 t	—	—	—
» de viajantes e dormitorios	526	2.271,t1	11.870 t	534	2.295 t1	12.206 t8	+ 8	+ 24 t	+ 368 t8
» correio, chefe de trem e bagagem	84	541 t	1.330,t5	84	541 t	1.330,t5	—	—	—
Vagões para o transporte de animaes	589	3.278 t	8.222 t	590	3.284 t	8.236 t	+ 1	+ 6 t	+ 14 t
» abertos para materiaes	1.884	59.708 t	28.885,t5	2.081	68.578 t	32.734,t	+ 197	+8.870 t	+ 3.845 t5
» fechados para mercadorias	2.126	60.435 t	36.394 t	2.207	61.743 t	37.852,t5	+ 81	+1.308 t	— 1.458 t5
» e carros diversos	28	—	408 t	28	—	408 t	—	—	—
Totaes	5.256	—	87.982,t0	5.543	—	93.639 t8	+ 287	—	+ 5.657 t8

b) Bitola de 1m,00

Carros especiaes	24	—	333,t6	24	—	333,t6	—	—	—
» de viajantes e dormitorios	206	667,t4	3.872 t	205	671,t4	3.868 t	— 1	+ 4 t	+ 4 t
» correio, chefe de trem e bagagem	20	60 t	240 t	19	67 t	228 t	— 1	+ 7 t	+ 12 t
Vagões para o transporte de animaes	154	1.451 t	2.808 t	154	1.451 t	2.808 t	—	—	—
» para o transporte de mercadorias	659	11.910 t	6.759 t	653	11.850 t	6.687 t	— 6	— 60 t	— 72 t
» abertos para materiaes	899	17.910 t	8.448 t4	1.030	19.656 t	11.426 t	+ 131	+1.746 t	+ 2.977 t6
» e carros diversos	20	—	218 t	20	—	218 t	—	—	—
Totaes	1.982	—	22.679,t	2.105	—	25.568t,6	+ 123	—	+ 2.889 t6

SERVIÇO DE TRACÇÃO

Percurso de locomotivas

Considerando as locomotivas pelos serviços do trafego, manobras e lastros, verifica-se em 1925, o seguinte resultado :

1925

DESIGNAÇÃO	LINHAS DA BITOLA DE : 1m,60	1m,00	PERCURSOS TOTAES
Trafego	14.257.409	4.918.222	19.175.631
Manobras	1.603.805	540.140	2.143.945
Lastros	638.147	579.710	1.217.857
Totaes	16.499.361	6.038.072	22.537.433

Da comparação dos percursos nesse anno com os do anno anterior resulta o seguinte :

DESIGNAÇÃO	NAS LINHAS DA BITOLA DE : 1m,60 Percursos 1924	1925	Differença relativa a 1925	1m,00 Percursos 1924	1925	Differença relativa a 1925
Trafego	13.447.835	14.257.409	+ 809.574	4.307.761	4.918.222	+ 610.461
Manobras	1.796.763	1.603.805	— 193.678	456.402	540.140	+ 83.738
Lastros	707.621	638.147	— 69.474	845.205	579.710	— 265.495
Totaes	15.952.219	16.499.361	+ 547.142	5.609.368	6.038.072	+ 428.704

Considerados os percursos effectuados pelas locomotivas empregadas em todos os serviços, nas diversas secções em que se divide a Estrada, podemos formar o quadro seguinte:

a) Bitola de 1m,60

Em serviço de :

DESIGNAÇÃO	TRAFEGO	MANOBRAS	LASTROS	TOTAES KILOMETROS
Suburbios	1.166.160	—	—	1.166.160
1ª Secção	2.706.601	746.275	36.519	3.489.395
2ª »	787.390	146.264	35.878	969.532
3ª »	920.074	44.723	69.334	1.034.131
4ª »	1.197.028	217.624	66.469	1.481.121
5ª »	1.348.063	49.710	63.106	1.460.879
6ª »	61.540	—	17.280	78.820

DESIGNAÇÃO	TRAFECO	MANOBRAS	LASTROS	TOTAES KILOMETROS
Ramaes:				
S. Paulo.	4.212.160	399.209	235.919	4.847.288
Suburbios.	257.184	—	—	257.184
Santa Cruz	697.500	—	28.384	725.834
Mangaratiba	249.216	—	22.624	271.840
Paracamby	87.120	—	—	87.120
Bello Horizonte.	528.829	—	62.634	591.463
Lima Duarte.	38.432	—	—	38.432
Ouro Preto	112	—	—	112
Totaes em 1925.	14.257.409	1.603.805	638.147	16.499.361
» » 1924.	13.447.835	1.796.763	707.621	15.952.219
Differença para mais	809.574	—	—	547.142
» » menos.	--	192.958	69.474	—

b) Bitola de 1m,00

Em serviço de :

DESIGNAÇÃO	TRAFEGO	MANOBRAS	LASTROS	TOTAES KILOMETROS
Lafayette e Sete Lagôas :				
6ª Secção.	1.076.499	89.679	69.230	1.235.408
7ª »	813.189	79.919	75.305	968.413
Ramal de Ouro Preto.	117.057	38.640	14.400	170.097
» » Bello Horizonte	108.188	39.600	27.887	175.675
Ramal de Santa Barbara	133.339	29.120	12.830	175.289
» » Montes Claros	—	—	—	—
Totaes em 1925	2.248.272	276.958	199.652	2.724.882
» » 1924	2.450.313	245.762	250.921	2.946.996
Differença para mais. . . .	—	31.196	—	—
» » menos . . .	202.041	—	51.269	222.114
Linha Auxiliar :				
Suburbios.	631.035	—	—	631.035
1ª Secção.	338.167	69.120	115.042	522.329
2ª »	285.175	98.065	78.986	462.226
Ramal de Porto Novo	77.248	—	4.170	81.418
» » Portella	137.361	—	14.784	152.145
Totaes em 1925	1.468.986	167.185	212.982	1.849.153
» » 1924	1.093.500	113.852	220.240	1.427.592
Differença para mais. . . .	375.486	53.333	—	421.561
» » menos . . .	—	—	7.258	—

DESIGNAÇÃO	TRAFEGO	MANOBRAS	LASTROS	TOTAES KILOMETROS
Rêde Fluminense :				
Suburbios	57.571	—	—	57.571
Ramal de Rio das Flores	137.982	—	21.097	159.079
» de Valença	74.691	52.808	27.756	155.255
» » Portella	—	—	—	—
» » Rio Preto	174.585	—	33.949	208.534
Totaes em 1925	444.829	52.808	82.802	580.439
» » 1924	368.284	53.484	92.306	514.074
Differença para mais	76.545	—	—	66.365
» » menos	—	676	9.504	—
Ramal de Corintho :				
Diamantina	139.825	—	22.742	162.567
Pirapóra	259.909	—	9.784	269.693
Montes Claros	256 756	42.017	24.104	322.877
Totaes em 1925	656.490	42.017	56.630	755.137
» » 1924	276.946	43.304	242.592	562.842
Differença para mais	379.544	—	—	192.295
» » menos	—	1.287	185.962	—
Em serviço de :				
Ramal de Piranga :				
Totaes em 1925	63.372	120	22.728	86.220
» » 1924	58.962	—	28.916	87.878
Differença para mais	4.410	120	—	—
» » menos	—	—	6.188	1.658
Ramal de Piquete :				
Totaes em 1925	36.273	1.052	4.916	42.241
» » 1924	51.852	—	4 800	56.652
Differença para mais	—	1.052	116	—
» » menos	15.579	—	—	14.411

LOCOMOÇÃO

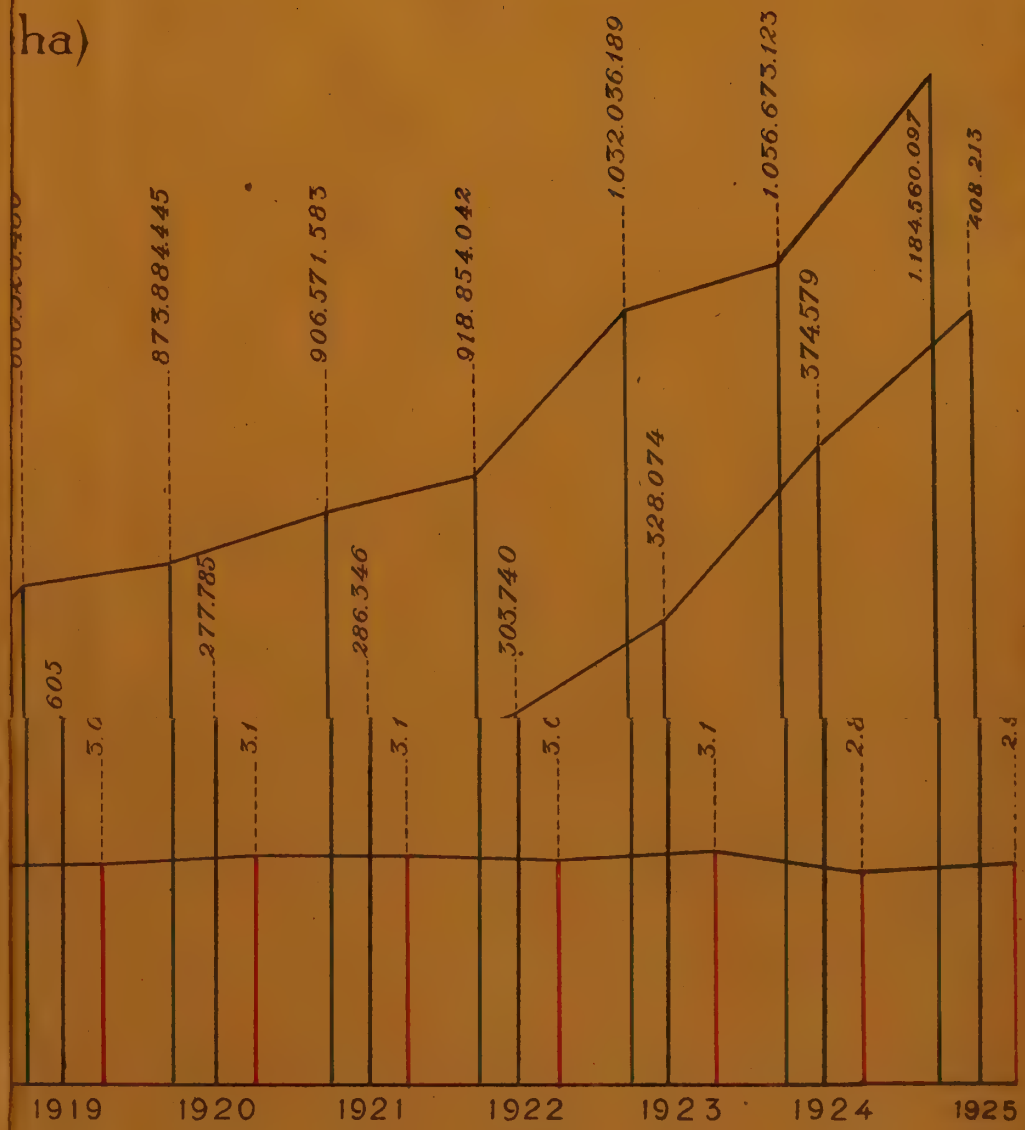
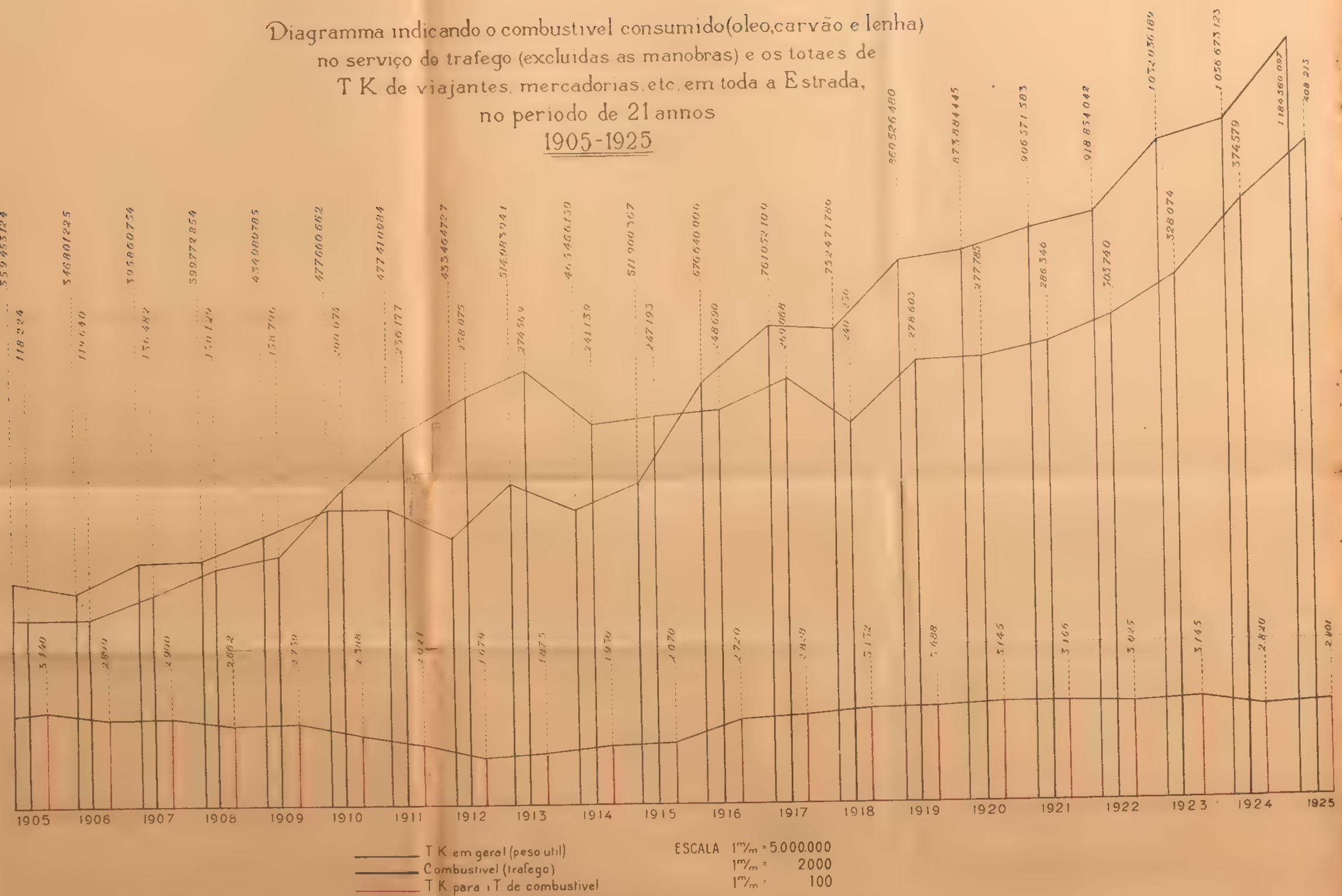

ha)
873.884.445
906.571.583
918.854.042
1.032.036.189
1.056.673.123
1.184.560.097
408.213
605
277.785
286.346
303.740
328.074
374.579
3.1
3.1
3.1
2.8
1919
1920
1921
1922
1923
1924
1925

Diagramma indicando o combustivel consumido (oleo, carvão e lenha) no serviço de trafego (excluidas as manobras) e os totaes de T K de viajantes, mercadorias, etc, em toda a Estrada, no periodo de 21 annos

1905-1925



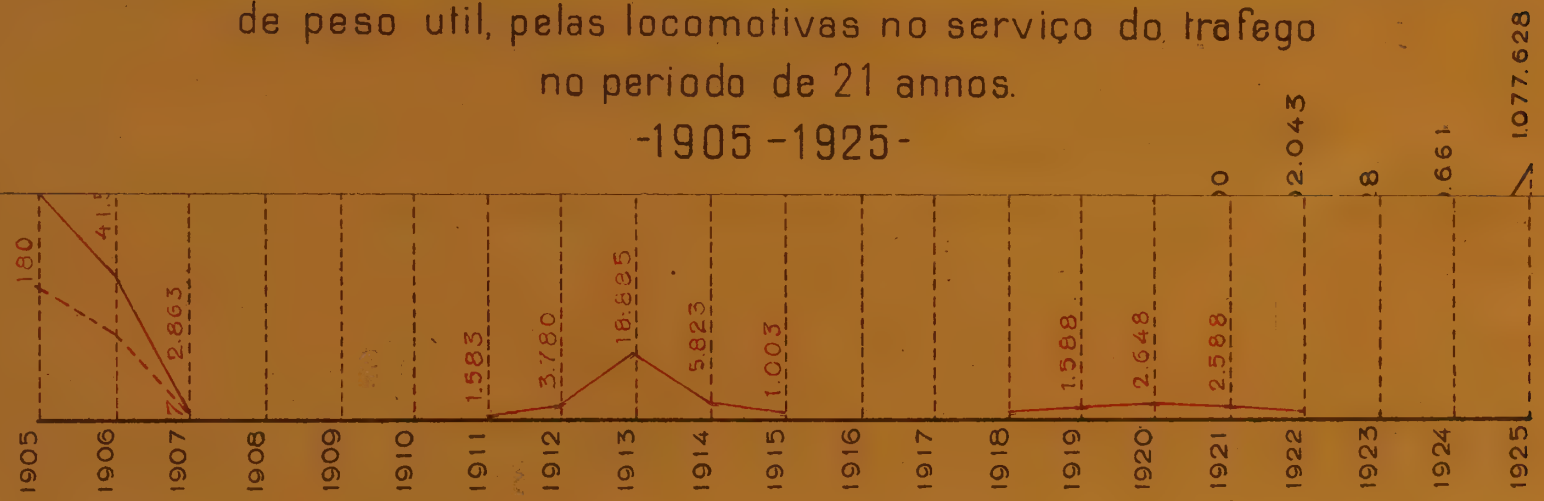
IMPR. NACIONAL

E.F.C.B. LOCOMOÇÃO

Bitolas de 1m60 e 1m00.

Consumo de oleo lubrificante e graxa total e para 100 tons kilom. de peso util, pelas locomotivas no serviço do trafego no periodo de 21 annos.

-1905 -1925-



——— Consumo de oleo (total).
- - - - - » » » para 100 tons.k.
——— » » graxa (total).
- - - - - » » » para 100 tons.k.

ESCALAS: 1m/m = { 5.000 l. de oleo; 2 ml. » »; 2000 kg. » graxa; 10 dec.g. »

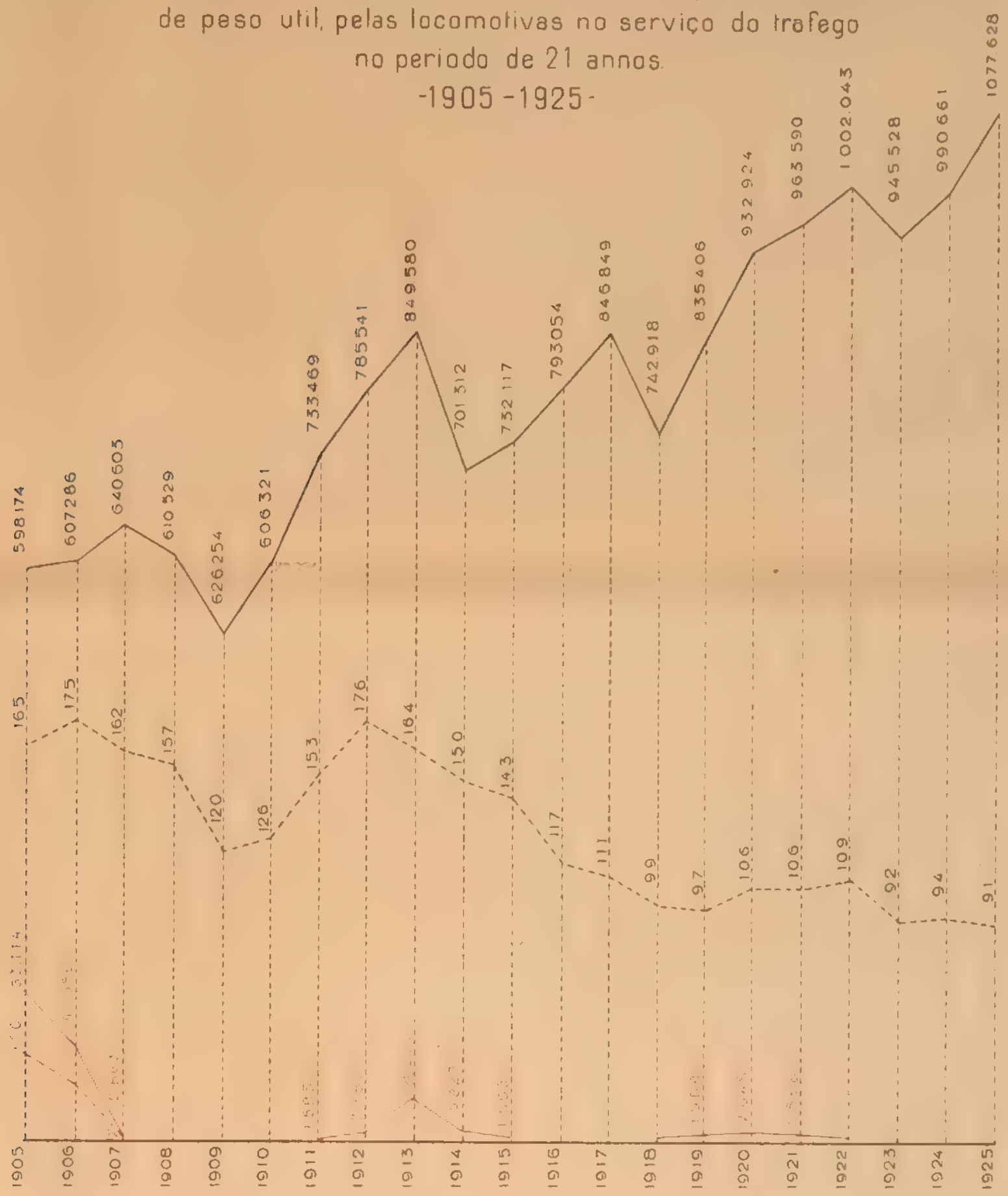
OBS.: A graxa não teve consumo nos annos em que deixou de figurar no diagramma.

IMP.A NACIONAL

Bitolas de 1m60 e 1m00.

Consumo de oleo lubrificante e graxa total e para 100 tons kilom. de peso util, pelas locomotivas no serviço do trafego no periodo de 21 annos.

-1905 -1925-

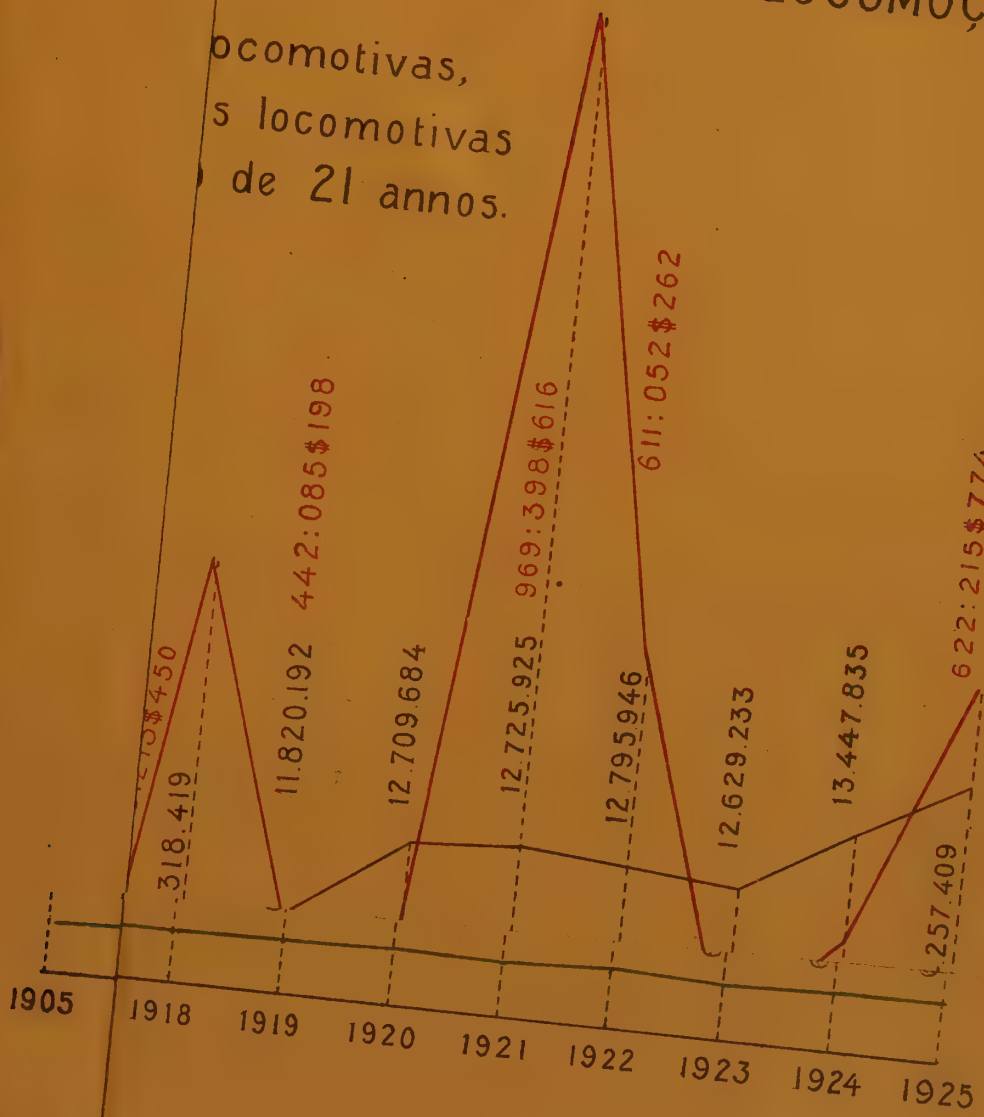


——— Consumo de oleo (total).
- - - - - - » » » para 100 tons.k.
——— » » graxa (total).
- · - · - · » » » para 100 tons.k.

ESCALAS: 1m/m = 5000 l. de oleo; 2 ml. » »; 2000 kg. » graxa; 10 dec.g. »

OBS.: A graxa não teve consumo nos annos em que deixou de figurar no diagramma.

ocomotivas,
s locomotivas
de 21 annos.

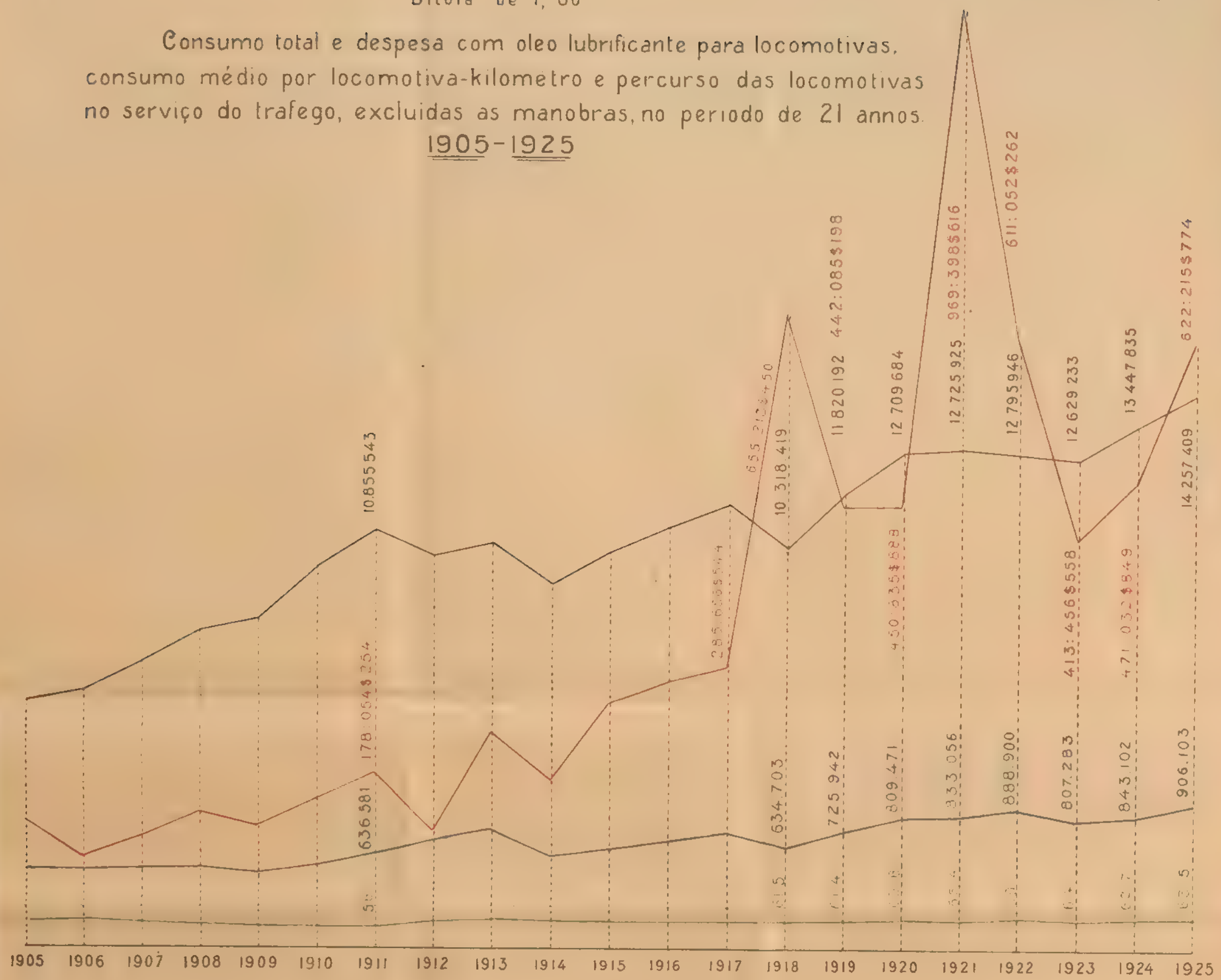


ns

Bitola de 1,m60

Consumo total e despesa com oleo lubrificante para locomotivas, consumo médio por locomotiva-kilometro e percurso das locomotivas no serviço do trafego, excluidas as manobras, no periodo de 21 annos.

1905-1925



ESCALAS

Percurso.....1m/m = 100.000 klms

Despesa total.....1m/m = 4:000$000

Consumo total.....1m/m = 25.000 Lts

» » Kilometrico.....1m/m = 10 millilitros

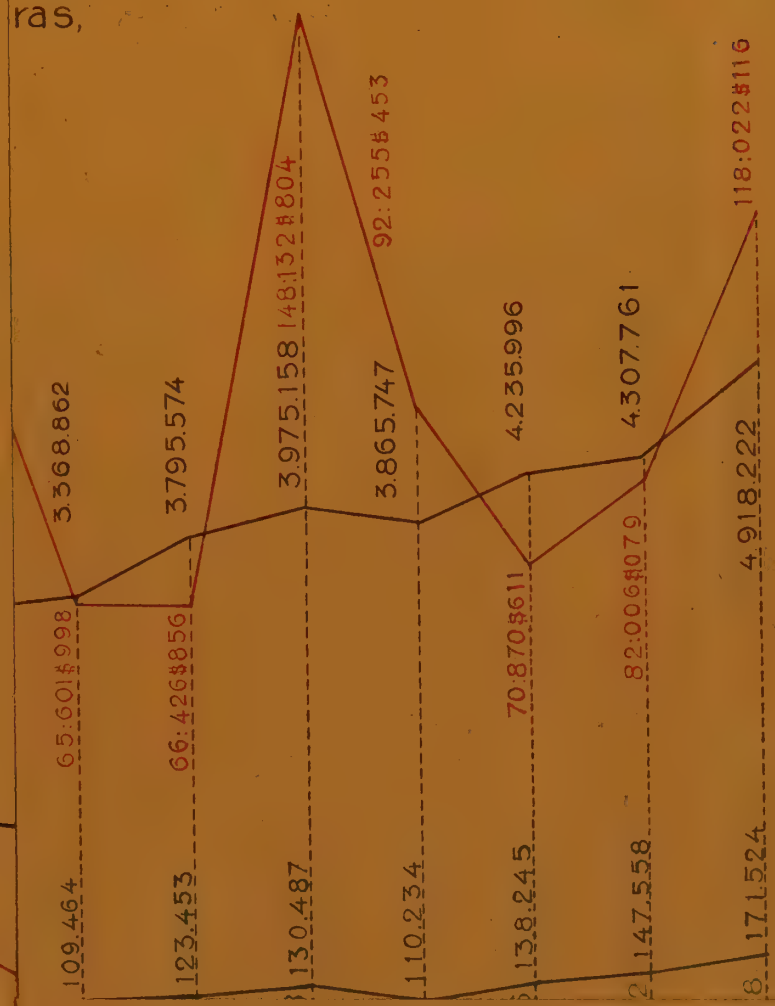
IMP. NACIONAL

E. F. C LOCOMOÇÃO

ra locomotivas;

das locomotivas

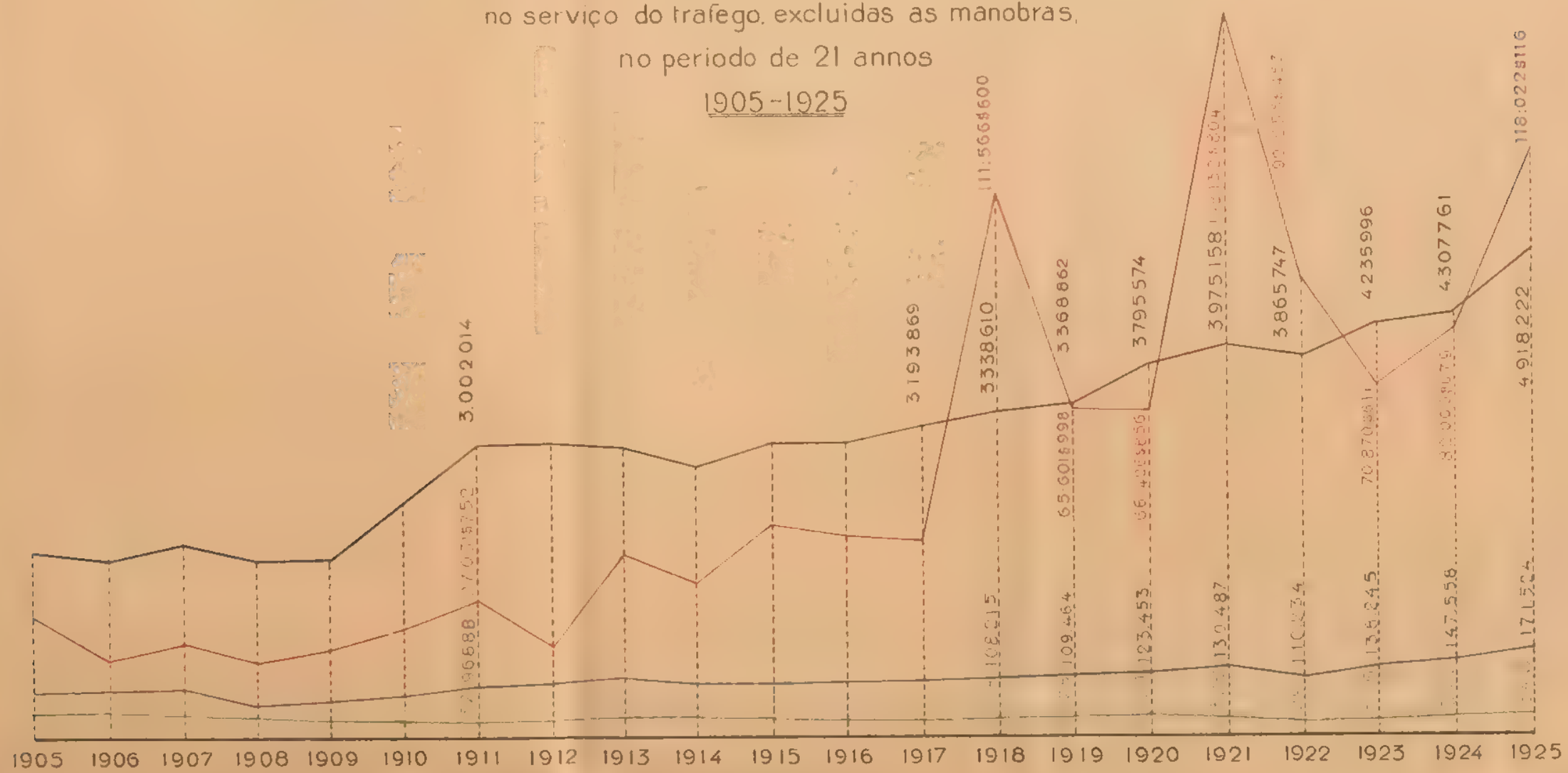
ras,



Bitola de 1m00

Consumo total e despeza com oleo lubrificante para locomotivas, consumo medio por locomotiva-kilometro e percurso das locomotivas no serviço do trafego, excluidas as manobras, no periodo de 21 annos

1905-1925



ESCALAS

Percurso	1m/m = 5.0000 klms
Despeza total	1m/m = 1.000$000
Consumo total	1m/m = 10.000 Lts.
kilometrico	1m/m = 10 millilitros

Quantidades, percursos totaes e médio annual das locomotivas que estiveram em serviço do trafego, manobras e lastros durante o anno de 1925:

a) Bitola de 1m,60

Percursos em kilometros	Quantidade de locomotivas	Percursos kilometricos
100 a 10.000	12	85.449
10.001 » 20.000	17	233.624
20.001 » 30.000	59	1.512.360
30.001 » 40.000	65	2.289.696
40.001 » 50.000	85	4.004.729
50.001 » 60.000	92	5.049.894
60.001 » 70.000	39	2.488.188
70.001 » 80.000	11	805.421
Superior 80.001	—	—
Totaes	380	16.499.361
Percurso médio annual		43.419

OBSERVAÇÕES

Excluidas as 153 locomotivas que fizeram o percurso inferior a 40.000 kilometros, tem-se que das 227 restantes foi de 54.397 kilometros o percurso médio.

A locomotiva que maior percurso fez, foi a de numero 138, typo *American*, que percorreu 76.271 kilometros.

Linhas do Centro e Ramaes, Auxiliar, Rêde Fluminense, Ramaes de Piranga, Bananal, Piquete e Corintho.

b) Bitola de 1m,00

Percursos em kilometros	Quantidade de locomotivas	Percursos kilometricos
100 a 10.000	13	59.884
10.001 » 20.000	10	179.268
20.001 » 30.000	50	1.259.647
30.001 » 40.000	49	1.681.602
40.001 » 50.000	39	1.772.616
50.001 » 60.000	18	960.241
60.001 » 70.000	2	124.814
Totaes	181	6.038.072
Percurso médio annual		33.360

OBSERVAÇÕES

Excluidas as 73 locomotivas que fizeram o percurso inferior a 30.000 kilometros, tem-se que das 108 restantes foi de 42.030 kilometros o percurso médio.

Destaca-se do grupo das 20 locomotivas que fizeram percurso superior a 50.001 kilometros a de numero 72, typo "*Ten-Wheel*" que percorreu 60.792 kilometros.

Consumo de carvão de pedra, pulverizado e oleo combustivel em grammas e de lenha em decimetros cubicos, por locomotiva-kilometro, nas diversas secções da Estrada, pelas differentes categorias de trens, no anno de 1925

Bitola de 1m,60

DESIGNAÇÃO DOS SERVIÇOS DOS TRENS	LINHA DO CENTRO						RAMAES							
	1ª SECÇÃO	2ª SECÇÃO	3ª SECÇÃO	4ª SECÇÃO	5ª SECÇÃO	6ª SECÇÃO	SANTA CRUZ	ITACURUSSÁ	PARACAMBY	S. PAULO	BELLO HORIZONTE	LIMA DUARTE	OURO PRETO	EM TODAS AS SECÇÕES E RAMAES
Carvão de pedra:														
Suburbios	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,875	—	—	—	—
Viajantes	23,436	21,912	36,147	18,002	19,280	16,435	21,080	21,511	21,376	18,650	14,914	—	—	—
Mixtos	25,576	40,463	34,504	19,314	22,829	15,059	25,352	24,942	—	24,692	15,044	22,193	—	—
Cargas	32,447	45,448	37,960	22,631	20,682	16,661	29,857	—	—	29,752	16,800	—	15,196	—
Lastros	18,048	20,000	20,001	19,705	14,437	11,974	17,949	17,591	—	20.854	13,433	—	—	—
Manobras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,428
Carvão pulverizado:														
Suburbios	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viajantes	—	—	24,675	—	—	—	—	—	—	29,922	—	—	—	—
Mixtos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23,046	—	—	—	—
Cargas	—	—	29,182	—	—	—	—	—	—	30,455	—	—	—	—
Lastros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Manobras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oleo combustivel:														
Suburbios	20,166	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viajantes	20,876	—	—	—	—	—	21,466	—	—	—	—	—	—	—
Mixtos	—	—	29,167	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cargas	13,607	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lastros	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Manobras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lenha:														
Suburbios	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viajantes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mixtos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cargas	—	—	0,001	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lastros	—	—	—	—	—	0,040	—	—	—	—	0,039	—	—	—
Manobras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

OBSERVAÇÃO — No 1º Semestre a lenha foi geralmente empregada de mistura com o carvão e no 2º Semestre, toda convertida a carvão, conforme ordem superior, á razão de 8,m3 para 1.000 kilos.

Consumo de carvão de pedra em grammas e de lenha em decimetros cubicos, por locomotiva-kilometro, nas diversas secções da Estrada, pelas differentes categorias de trens, no anno de 1925

Bitola de 1m,00

DESIGNAÇÃO DOS SERVIÇOS DOS TRENS	LINHA DO CENTRO		RAMAES				MÉDIAS NO CENTRO E RAMAES	LINHA AUXILIAR					RÊDE FLUMINENSE				CORINTHO				RAMAES	
	6ª Secção	7ª Secção	Ouro Preto	Bello Horizonte	Santa Barbara	Montes Claros		1ª Secção	2ª Secção	Ramal de Porto Novo	Ramal de Portella	Manobras (médias)	Ramal do Rio Preto	Ramal de Rio das Flores	Ramaes de Vassouras e Valença	Manobras (médias)	Ramal de Diamantina	Ramal de Pirapora	Ramal de Montes Claros	Manobras (médias)	Piquete	Piranga
CARVÃO:																						
Suburbios	—	—	—	—	—	—	—	13,696	—	—	—	—	—	—	11,376	—	—	—	—	—	—	—
Viajantes	14,231	14,458	14,650	14,091	—	—	—	12,332	12,213	13,782	12,555	—	13,662	13,851	14,406	—	—	7,532	7,091	—	12,438	11,000
Mixtos	15,436	14,415	15,241	14,868	15,797	—	—	16,540	17,274	18,442	17,918	—	13,483	13,205	13,137	—	8,458	8,426	8,237	—	13,036	13,291
Cargas	15,230	15,584	16,038	16,883	17,545	—	—	21,077	19,029	—	13,782	—	13,000	13,783	13,257	—	9,335	9,359	10,000	—	13,034	12,516
Lastros	10,068	9,516	13,000	13,299	13,000	—	—	11,413	12,779	11,926	10,746	—	13,107	12,696	12,590	—	6,921	3,999	7,046	—	13,087	13,248
Manobras	—	—	—	—	—	—	12,775	—	—	—	—	11,275	—	—	—	8,541	—	—	—	6,744	14,000	15,350
LENHA:																						
Suburbios	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viajantes	0,003	0,003	0,003	0,003	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,009	0,006	—	—	—
Mixtos	0,003	0,005	0,004	0,004	0,002	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,007	0,007	0,004	—	—	—
Cargas	0,005	0,005	0,003	—	10,003	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,014	0,013	—	—	—	—
Lastros	0,003	0,003	—	0,004	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,010	—	0,011	—	—	—
Manobras	—	—	—	—	—	—	0,005	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,010	—	—

OBSERVAÇÕES — No 1º Semestre a lenha foi geralmente empregada de mistura com o carvão, e, no 2º Semestre, toda convertida a carvão, á razão de 8m3 para 1.000 kilos, conforme ordem superior.

Consumo de combustiveis totaes e por locomotiva-kilometro, nos ultimos cinco annos, em todos os serviços do trafego, manobras e lastros

ANNOS	BITOLA DE 1m,60		BITOLA DE 1m,00																CONSUMO EM TODA A ESTRADA
	TOTAES	POR LOCOMOTIVA-KILOMETRO	LINHA DO CENTRO E RAMAES		LINHA AUXILIAR		RÊDE FLUMINENSE		RAMAL DE CORINTHO		RAMAL DE PIQUETE		RAMAL DE PIRANGA		RAMAL DE BANANAL		
			Totaes	Por locomotiva-kilometro	Totaes	Por locomotiva-kilometro	Totaes	Por locomotiva-kilometro	Totaes	Por locomotiva-kilometro	Totaes	Por locomotiva-kilometro	Totaes	Por locomotiva-kilometro	Totaes	Por locomotiva-kilometro	
CARVÃO																			
1921	149.255.746	11,575	1.369.680	0,483	14.558.873	9,428	2.191.576	3,807	—	—	—	—	344.995	4,078	—	—	167.720.870
1922	235.924.431	18,057	5.683.145	1,963	20.433.602	16,214	6.619.880	8,741	—	—	236.510	5,525	818.373	10,536	43.340	0,976	269.759.281
1923	315.929.281	24,560	19.693.406	6,976	25.257.505	16,031	6.279.306	12,726	269.613	0,584	537.375	9,992	1.166.090	14,999	295.170	7,130	369.427.806
1924	277.500.331	20,887	42.000.976	14,252	24.992.563	17,039	5.760.993	12,152	4.062.603	7,225	617.850	10,907	1.011.000	11,805	80.680	6,050	356.026.826
1925	321.399.567	22,872	39.385.962	14,454	26.751.971	14,467	7 389.715	12,731	6.019.735	7.971	551.351	13.052	1.134.346	13,156	—	—	402.632.647
CARVÃO PULVERIZADO																			
1921	9.532.980	21,261	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.532.980
1922	11.165.791	23,980	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 165.791
1923	35.038.134	18,436	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35.038 134
1924	12.477.000	23,566	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12.477.000
1925	13.819.276	26,884	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13.819.276
OLEO COMBUSTIVEL																			
1921	32.843.378	18,609	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32.843.378
1922	30.897.076	17,960	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30.897.076
1923	35.038.134	18,436	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35.038.134
1924	38.693.143	18,110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38.693.143
1925	40.068.817	20,768	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40.068.817
LENHA																			
1921	778.737	0,058	186.365	0,066	57.581	0,037	31.764	0,055	—	—	—	—	4.536	0,054	2.304	0,051	1.061.287
1922	80.896	0,005	122.746	0,042	3.743	0,003	2.968	0,004	—	—	1.639	0,031	1.000	0,012	2.442	0,055	215.424
1923	25.565	0,001	111.392	0,039	114	—	3	—	20.912	0,045	—	—	72	—	2	—	158.000
1924	11.738	—	40.475	0,013	74	—	2	—	7.691	0,013	—	—	71	—	—	—	60.051
1925	2.802,5	—	10.564	0,004	—	—	—	—	5.844	0,007	—	—	—	—	—	—	19.210,5

Resumo do percurso e consumo total, etc.

Resumo do percurso e consumo total e kilometrico de com

a) Bitola

	SERVIÇOS	PERCURSO EM KILOMETROS			COMBUSTIVEIS		
		CARVÃO	CARVÃO PULVERISADO	OLEO COMBUSTIVEL	CARVÃO AMERICANO, ETC. — Em kilogrammos	CARVÃO PULVERIZADO — Em kilogrammos	OLEO COMBUSTIVEL — Em kilogrammos
Suburbios	Suburbios 1ª Secção		—	1.166.160	—	—	24.529.612
	» S. Paulo	257.184	—	—	5.718.505	—	—
PASSAGEIROS	1ª Secção	1.365.099	—	534.611	31.902.607	—	11.160.619
	2ª »	312.791	—	—	6.854.055	—	—
	3ª »	195.443	255.646	—	7.064.771	6.309.240	—
	4ª »	323.186	—	—	5.817.906	—	—
	5ª »	360.980	—	—	6.960.050	—	—
	6ª »	31.800	—	—	522.662	—	—
	Ramal de Santa Cruz	328.560	—	161.000	6.926.357	—	3.456.509
	» » Mangaratiba	203.408	—	—	4.375.684	—	—
	» » Paracamby	87.120	—	—	1 863 216	—	—
	» » S. Paulo	1.884.914	60.524	—	35.154.260	1.811.000	—
	» » Bello Horizonte	277.139	—	—	4.133.297	—	—
Mixtos	1ª Secção	162.410	—	—	4.153.956	—	—
	2ª »	124.752	—	—	5.169.309	—	—
	3ª »	212.368	64 685	—	7.327.592	1.886.717	—
	4ª »	400.034	—	—	7.726.455	—	—
	5ª »	167.016	—	—	3.812.925	—	—
	6ª »	11.740	—	—	176.800	—	—
	Ramal de Santa Cruz	26.936	—	—	682.896	—	—
	» » Mangaratiba	45.808	—	—	1.142.556	—	—
	» » S. Paulo	847.764	38.726	—	20.933.665	892.480	—
	» » Lima Duarte	38.432	—	—	852.926	—	—
	» » Bello Horizonte	119.217	—	—	1.793.554	—	—

bustiveis, lubrificantes e estopa, durante o anno de 1925

de 1m,60

LENHA — EM METROS CUBICOS	LUBRIFICANTES		ESTOPA — EM KILOGRAMMOS	CONSUMO KILOMETRICO						
	GRAXA — Em kilogrammos	OLEO — Em litros		CARVÃO AMERICANO, ETC.	CARVÃO PULVERIZADO	OLEO COMBUSTIVEL	LENHA	GRAXA	OLEO	ESTOPA
—	—	69.129	7.861	—	—	20,166	—	—	0,059	0,007
—	—	15.550	1.307	17,875	—	—	—	—	0,060	0,005
—	—	117.053	13.833	23,436	—	20,876	—	—	0,061	0,007
—	272	22.463	2.455	21,912	—	—	—	—	0,071	0,007
—	716	27.065	2.419	36,147	24,675	—	—	—	0,060	0,006
—	—	18.403	1.581	18,002	—	—	—	—	0,056	0,005
—	—	20.914	1.546	19,280	—	—	—	—	0,057	0,004
—	—	1.918	130	16,435	—	—	—	—	0,060	0,004
—	—	29.145	3.521	21,080	—	21,466	—	—	0,059	0,007
—	—	12.193	1.481	21,511	—	—	—	—	0,059	0,007
—	—	5.194	625	21,376	—	—	—	—	0,059	0,007
—	146	107.601	10.028	18,650	29,922	—	—	—	0,055	0,005
—	2	16.088	1.036	14,914	—	—	—	—	0,058	0,004
—	—	14.420	1.304	25,576	—	—	—	—	0,088	0,008
—	—	7.722	800	40,463	—	—	—	—	0,061	0,006
—	157	16.623	1.495	34,504	29,167	—	—	—	0,059	0,006
—	—	22.319	1.888	19,314	—	—	—	—	0,055	0,005
—	—	7.232	794	22,829	—	—	—	—	0,043	0,005
—	—	674	47	15,059	—	—	—	—	0,057	0,005
—	—	1.772	215	25,352	—	—	—	—	0,065	0,008
—	—	2.965	361	24,942	—	—	—	—	0,064	0,008
—	77	53.102	4.445	24,692	23,046	—	—	—	0,059	0,005
—	—	2.152	163	22,193	—	—	—	—	0,055	0,004
—	—	6.758	483	15,044	—	—	—	—	0,056	0,004

Resumo do percurso e consumo total e kilometrico de com

a) **Bitola**

	SERVIÇOS	PERCURSO EM KILOMETROS			COMBUSTIVEIS		
		CARVÃO	CARVÃO PULVERIZADO	OLEO COMBUSTIVEL	CARVÃO AMERICANO, ETC. — Em kilogrammos	CARVÃO PULVERIZADO — Em kilogrammos	OLEO — Em kilogrammos
Cargas	1ª Secção	576.719	—	67.762	18.712.946	—	922.077
	2ª »	319.847	—	—	15.900.025	—	—
	3ª »	142.048	49.881	—	5.342.160	1.455.740	—
	4ª »	473.808	—	—	10.723.205	—	—
	5ª »	820.058	—	—	16.960.836	—	—
	6ª »	18.000	—	—	2.9.911	—	—
	Ramal de Santa Cruz	181.004	—	—	5.404.388	—	—
	» » S. Paulo	1.331.830	48.402	—	39.624.771	1.464.0.9	—
	» » Ouro Preto	112	—	—	1.702	—	—
	» » Bello Horizonte	132.473	—	—	2.225.026	—	—
Lastros	1ª Secção	36.519	—	—	650.0.9	—	—
	2ª »	35.878	—	—	717.590	—	—
	3ª »	69.334	—	—	1.386.680	—	—
	4ª »	66.169	—	—	1.309.834	—	—
	5ª »	63.196	—	—	911.114	—	—
	6ª »	17.280	—	—	296.922	—	—
	Ramal de Santa Cruz	28.384	—	—	509.478	—	—
	» » Mangaratiba	22.624	—	—	397.954	—	—
	» » S. Paulo	235.919	—	—	4.919.002	—	—
	» » Bello Horizonte	62.634	—	—	841.374	—	—
Manobras		1.603.805	—	—	23.137.981	—	—
Totaes em 1925		14.051.961	517.867	1.929.533	321.389.567	13.819.276	40.008.817
» » 1924		13.286.227	520.441	2.136.548	277.500.331	12.477.000	38.098.148
Differença para mais		765.734	—	—	43.889.236	1.342.276	1.375.674
» » menos		—	11.577	207.015	—	—	—

bustiveis, lubrificantes e estopa, durante o anno de 1925

de 1m,60

LENHA — EM METROS CUBICOS	LUBRIFICANTES — GRAXA — Em kilogrammos	LUBRIFICANTES — OLEO — Em litros	ESTOPA — EM KILOGRAMMOS	CONSUMO KILOMETRICO — CARVÃO AMERICANO, ETC.	CARVÃO PULVERIZADO	OLEO COMBUSTIVEL	LENHA	GRAXA	OLEO	ESTOPA
—	—	56.771	5.679	32,447	—	13,607	—	—	0,088	0,008
—	—	22.370	2.457	45,448	—	—	—	—	0,063	0,007
—	140	11.516	1.146	37,960	29,182	—	—	—	0,060	0,005
—	—	26.990	2.274	22,631	—	—	—	—	0,056	0,004
—	—	52.880	3.593	20,682	—	—	—	—	0,064	0,004
—	3	1.160	81	16,661	—	—	—	—	0,064	0,004
—	—	14.236	1.484	29,857	—	—	—	—	0,078	0,008
—	120	83.879	6.632	29,752	30,455	—	—	—	0,060	0,005
—	—	8	—	15,196	—	—	—	—	0,071	—
—	—	8.604	664	16,800	—	—	—	—	0,064	0,005
—	—	3.261	330	18,048	—	—	—	—	0,089	0,008
—	—	2.324	214	20,000	—	—	—	—	0,064	0,004
—	—	4.484	416	20,001	—	—	—	—	0,064	0,006
—	—	3 761	404	19,705	—	—	—	—	0,056	0,006
—	—	2.216	264	14,437	—	—	—	—	0,035	0,004
—	—	934	96	11,974	—	—	—	—	0,054	0,005
—	—	2.504	254	17,949	—	—	—	—	0,088	0,009
—	—	2.179	220	17,591	—	—	—	—	0,036	0,010
—	—	12.673	1.210	20,854	—	—	—	—	0,053	0,005
—	—	3.637	304	13,433	—	—	—	—	0,058	0,005
—	—	74.306	7.938	14,428	—	—	—	—	0,046	0,004
—	1.633	989.148	95.478	22,872	26,884	20,768	—	—	0,060	0,005
11.738	1.796	929.934	95.999	20,887	23,566	18,110	—	—	0,058	0,006
—	—	59.214	—	1,985	3,318	2,658	—	—	0,002	—
11.738	163	—	421	—	—	—	—	—	—	0,001

Resumo do percurso e consumo total e kilometrico de combustiveis, lubrificantes e estopa, durante o anno de 1925

c) Bitola de 1m,00

	SERVIÇOS	LINHA AUXILIAR E RÊDE FLUMINENSE										
		PERCURSO EM KILOMETROS	COMBUSTIVEIS		LUBRIFICANTES		ESTOPA	CONSUMO KILOMETRICO				
			Carvão — Kilo	Lenha — Mª	Graxa — Kilo	Oleo — Litro	Kilo	Carvão — Gram.	Lenha — Mª	Graxa — Gram.	Oleos — Litro	Estopa — Gram.
Suburbios	Suburbios da Linha Auxiliar.	631.035	8.643.107	—	—	19.882	2.837	13,696	—	—	0,032	0,004
	Suburbios da Rêde Fluminense.	57.571	654.906	—	—	1.963	295	11,376	—	—	0,034	0,005
Passageiros	1ª Secção.	86.760	1.069.940	—	—	2.907	357	12,332	—	—	0,034	0,004
	2ª »	121.300	1.481.467	—	—	4.073	504	12,213	—	—	0,034	0,004
	Ramal de Porto Novo.	25.560	352.203	—	—	830	89	13,782	—	—	0,032	0,004
	» G. Portella	96.092	1.187.217	—	—	3.220	398	12,355	—	—	0,032	0,004
	» do Rio Preto	69.686	952.008	—	—	2.205	204	13,662	—	—	0,031	0,004
	» de Valença	23.619	340.257	—	—	751	89	14,406	—	—	0,031	0,004
	» do Rio das Flores	48.786	675.758	—	—	1.548	182	13,851	—	—	0,031	0,003
Mixtos	1ª Secção.	82.424	1.363.302	—	—	3.556	421	16,540	—	—	0,043	0,005
	2ª »	68.958	1.191.408	—	—	2.608	334	17,274	—	—	0,030	0,005
	Ramal de Porto Novo.	51.688	953.237	—	—	2.130	273	18,442	—	—	0,041	0,005
	» G. Portella	30.027	600.288	—	—	1.603	204	17,918	—	—	0,041	0,005
	» de Valença	35.728	469.365	—	—	1.192	156	13,137	—	—	0,033	0,005
	» do Rio Preto	102.904	1.387.472	—	—	3.390	405	13,483	—	—	0,033	0,004
	» » » das Flores.	80.080	1.057.496	—	—	2.678	350	13,205	—	—	0,033	0,004
Cargas	1ª Secção.	168.983	3.561.700	—	—	7.318	930	21,077	—	—	0,043	0,005
	2ª »	91.907	1.806.031	—	—	4.073	538	19,029	—	—	0,043	0,005
	Ramal de Porto Novo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» G. Portella	2.242	30.901	—	—	72	8	13,782	—	—	0,032	0,004
	» de Valença	15.344	203.418	—	—	513	68	13,257	—	—	0,033	0,004
	» do Rio Preto	1.925	25.935	—	—	68	10	13,000	—	—	0,034	0,005
	» » » das Flores.	9.116	125.646	—	—	290	32	13,783	—	—	0,032	0,003
Lastros	1ª Secção.	115.042	1.313.012	—	—	3.451	475	11,413	—	—	0,030	0,004
	2ª »	78.986	1.009.374	—	—	2.226	239	12,779	—	—	0,028	0,003
	Ramal de Porto Novo.	4.170	45.717	—	—	99	15	11,926	—	—	0,023	0,004
	» G. Portella	14.784	158.880	—	—	298	64	10,746	—	—	0,020	0,004
	» » Valença	27.756	343.923	—	—	997	115	12,590	—	—	0,032	0,004
	» do Rio Preto	33.949	444.995	—	—	1.168	118	13,107	—	—	0,032	0,005
	» » » das Flores.	21.097	267.856	—	—	690	73	12,696	—	—	0,032	0,003

SERVIÇOS	LINHA AUXILIAR E RÊDE FLUMINENSE										
	PERCURSO EM KILOMETROS	COMBUSTIVEIS		LUBRIFICANTES		ESTOPA — Kilo	CONSUMO KILOMETRICO				
		Carvão — Kilo	Lenha — M³	Graxa — Kilo	Oleo — Litro		Carvão — Gram.	Lenha — M³	Graxa — Gram.	Oleos — Litro	Estopa — Gram.
Manobras: Linha Auxiliar	167.185	1.885.091	32,5	—	4.057	658	11.275	—	—	0,024	0,003
Manobras: Rêde Fluminense . . .	52.808	440.530	—	—	1.721	176	8,541	—	—	0,032	0,003
Totaes em 1925.	2.429.592	34.141.686	32,5	—	81.529	10.733	14,052	—	—	0,033	0,004
» » 1924.	1.941.666	30.753 586	76,0	—	65.475	9.126	15,838	—	—	0,033	0,004
Differença para mais. . . .	487.926	3.388.100	—	—	16.054	1.607	—	—	—	—	—
» » menos . . .	—	—	43,5	—	—	—	1,786	—	—	—	—

Resumo do percurso e consumo total e kilometrico de combustiveis, lubrificantes e estopa durante o anno de 1925

b) Bitola de 1m,00

	SERVIÇOS	PERCURSO EM KILOMETROS	COMBUSTIVEIS		LUBRIFICANTES		Estopa — Kilo	CONSUMO KILOMETRICO				
			Carvão — Kilo	Lenha — M 3	Graxa — Kilo	Oleos — Litro		Carvão — Gram.	Lenha — M 3	Graxa — Gram.	Oleos — Litro	Estopa — Gram.
	LAFAYETTE E SETE LAGÔAS											
Passageiros	6ª Secção	399.297	5.682.760	1.309	—	12.773	1.716	14,231	0,003	—	0,031	0,004
Passageiros	7ª »	299.151	4.325.129	1.088	—	9.378	1.073	14,458	0,003	—	0,031	0,004
Passageiros	Ramal de Ouro Preto	37.481	549.107	94	—	1.222	171	14,650	0,003	—	0,033	0,004
Passageiros	» » Santa Barbara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Passageiros	» » Bello Horizonte	52.678	742.285	186	—	1.676	223	14,094	0,003	—	0,031	—
Mixtos	6ª Secção	337.455	5.209.245	1.048	—	11.029	1.429	15,436	0,003	—	0,032	0,004
Mixtos	7ª »	221.416	3.191.932	1.177	—	7.160	959	14,415	0,005	—	0,032	0,004
Mixtos	Ramal de Ouro Preto	44.752	682.086	184	—	1.476	178	15,241	0,004	—	0,032	0,004
Mixtos	» » Santa Barbara	85.816	1.355.690	239	—	2.827	342	15,797	0,002	—	0,033	0,004
Mixtos	» » Bello Horizonte	41.506	617.112	195	—	1.343	221	14,868	0,004	—	0,032	0,005
Cargas	6ª Secção	339.747	5.174.668	1.604	16	11.021	1.441	15,230	0,005	—	0,033	0,004
Cargas	7ª »	292.622	4.560.480	1.230	—	9.890	1.406	15,584	0,005	—	0,033	0,005
Cargas	Ramal de Ouro Preto	34.824	558.520	105	4	1.145	138	16,038	0,003	—	0,033	0,004
Cargas	» » Santa Barbara	47.523	821.292	15	6	1.611	180	17,515	0,003	—	0,034	0,004
Cargas	» » Bello Horizonte	14.004	236.420	—	2	470	55	16,883	—	—	0,033	0,004
Lastros	6ª Secção	69.230	695.988	230	—	2.189	263	10,068	0,003	—	0,022	0,004
Lastros	7ª »	75.305	716.674	298	—	2.557	366	9,516	0,003	—	0,034	0,004
Lastros	Ramal de Ouro Preto	14.400	187.200	—	—	403	44	13,000	—	—	0,027	0,003
Lastros	» » Santa Barbara	12.830	166.790	—	—	359	38	13,000	—	—	0,028	0,003
Lastros	» » Bello Horizonte	27.887	370.896	108	—	808	95	13,299	0,004	—	0,028	0,003
	Manobras	276.958	3.537.738	1.344	—	9.050	1.650	12,775	0,005	—	0,033	0,006
	Totaes em 1925	2.724.882	39.385.962	10.561	28	88.387	11.937	14,454	0,004	—	0,033	0,004
	» » 1924	2.946.996	42.000.976	40.475	—	92 549	14.311	14,252	0,013	—	0,031	0,004
	Differença para mais	—	—	—	28	—	—	0,202	—	—	0,002	—
	» » menos	222.114	2.615.014	29.911	—	4.162	2.314	—	0,009	—	—	—

SERVIÇOS	PERCURSO EM KILOMETROS	COMBUSTIVEIS		LUBRIFICANTES		ESTOPA	CONSUMO KILOMETRICO				
		Carvão — Kilo	Lenha — m3	Graxa — Kilo	Oleos — Litro	Kilo	Carvão — Gram.	Lenha — m3	Graxa — Gram.	Oleos — Litros	Estopa — Gram.
RAMAL DE CORINTHO											
Passageiros — Ramal de Diamantina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Passageiros — » » Pirapóra	124.105	934.816	1.156	—	5.439	712	7,532	0,009	—	0,043	0,006
Passageiros — » » Montes Claros	120.408	853.815	798	—	4.970	665	7,091	0,006	—	0,041	0,005
Mixtos — Ramal de Diamantina	101.259	856.548	784	—	4.406	628	8,458	0,007	—	0,043	0,006
Mixtos — » » Pirapóra	101.268	853.316	728	—	4.360	627	8,426	0,007	—	0,043	0,007
Mixtos — » » Montes Claros	99.444	819.195	400	—	4.016	606	8,237	0,004	—	0,040	0,006
Cargas — Ramal de Diamantina	38.566	360.017	557	—	1.915	245	9,335	0,014	—	0,049	0,006
Cargas — » » Pirapóra	34.536	323.239	481	—	1.701	219	9,359	0,013	—	0,049	0,006
Cargas — » » Montes Claros	36.904	369.040	—	—	1.438	358	10,000	—	—	0,038	0,009
Lastros — Ramal de Diamantina	22.742	157.401	246	—	1.313	123	6,921	0,010	—	0,057	0,005
Lastros — » » Pirapóra	9.784	39.128	—	—	648	57	3,999	—	—	0,066	0,006
Lastros — » » Montes Claros	24.104	169.830	272	—	1.385	132	7,046	0,011	—	0,057	0,005
Manobras em Corintho	42.017	283.390	422	—	1.905	200	6,744	0,010	—	0,045	0,005
Total em 1925	755.137	6.019.735	5.844	—	33.496	4.572	7,971	0,007	—	0,044	0,006
» » 1924	562.842	4.062.403	7 691	—	16.517	2.401	7,225	0,013	—	0,029	0,004
Differença para mais	192.295	1.957.332	—	—	16.979	2.171	0,746	—	—	0,015	0,002
» » menos	—	—	1.847	—	—	—	—	0,006	—	—	—
RAMAL DE PIRANGA											
Passageiros	1.074	11.814	—	—	36	2	11,000	—	—	0,035	0,002
Mixtos	51.377	682.887	—	5	1.978	198	13,291	—	—	0,039	0,003
Cargas	10.921	136.691	—	—	396	31	12,516	—	—	0,036	0,003
Lastros	22.728	301.112	—	—	856	68	13,248	—	—	0,037	0,003
Manobras	120	1.842	—	—	5	3	15,350	—	—	0,041	0,025
Total em 1925	86.220	1.134.346	—	5	3.273	302	13,156	—	—	0,037	0,003
» » 1924	87.878	1.011.000	71	—	2.904	428	11,505	—	—	0,033	0,004
Differença para mais	—	123.346	71	—	369	—	1,651	—	—	0,004	—
» » menos	1.658	—	—	—	—	126	—	—	—	—	0,001
RAMAL DE PIQUETE											
Passageiros	958	11.916	—	—	37	5	12,438	—	—	0,038	0,005
Mixtos	34.472	449.378	—	—	1.418	187	13,036	—	—	0,041	0,005
Cargas	843	10.988	—	—	37	4	13,034	—	—	0,043	0,005
Lastros	4.916	64.339	—	—	197	27	13,087	—	—	0,040	0,005
Manobras	1.052	14.730	—	—	8	—	14,000	—	—	0,007	—
Total em 1925	42.241	551.351	—	—	1.697	223	13,052	—	—	0,040	0,005
» » 1924	56.652	617.850	—	—	1.709	214	10,907	—	—	0,031	0,004
Differença para mais	—	—	—	—	—	9	2,145	—	—	0,009	0,001
» » menos	14.411	66.499	—	—	12	—	—	—	—	—	—

RESUMO DO CUSTEIO

Bitola

CLASSIFICAÇÃO	KILOMETROS PERCORRIDOS	CAPACIDADE DE TRACÇÃO	
		Offerecida	Aproveitada
TRACÇÃO			
Suburbios — D. Pedro II	1.164.056	19.153.618	13.549.577
» — Norte	263.266	981.800	985.960
Passageiros	6.708.993	18.058.946	13.855.261
Mixtos	2.785.339	8.621.435	6.170.722
Cargas	3.886.712	21.209.076	15.606.232
Total em 1925	14.808.366	68.024.875	50.167.752
Total em 1924	12.892.262	66.407.608	45.762.887
Differença para mais em 1925	1.916.104	1.617.267	4.404.865
Differença para menos em 1925	—	—	—
SERVIÇOS DOS DEPOSITOS			
Manobras — Linha do Centro	240.656	—	—
» — Ramal de São Paulo	37.836	—	—
Trens de Soccorro — Linha do Centro	11.516	—	—
» » » — Ramal de São Paulo	4.870	—	—
» » Lenha — Linha do Centro	26.647	—	—
Outros Trens	66.890	—	—
Total em 1925	388.415	—	—
Total em 1924	401.200	—	—
Differença para mais em 1925	—	—	—
Differença para menos em 1925	12.785	—	—
OUTROS SERVIÇOS			
Total em 1925	—	—	—
Total em 1924	—	—	—
Differença para mais em 1925	—	—	—
Differença para menos em 1925	—	—	—
CONTAS DE TERCEIROS			
1ª Divisão — Pessoal em serviço nos autos	—	—	—
2ª Divisão — Manobras nas estações	1.381.519	—	—
Lastros — Train Dispatching	—	—	—
Guindastes	—	—	—
5ª Divisão — Lastros para as residencias	606.171	—	—
6ª Divisão — Lastros para as construcções	30.495	—	—
Total em 1925	2.018.185	—	—
Total em 1924	2.182.669	—	—
Differença para mais em 1925	—	—	—
Differença para menos em 1925	164.484	—	—
Total geral em 1925	17.214.966	68.024.875	50.167.752

DOS SERVIÇOS DA TRACÇÃO

de 1m,60

CARVÃO AMERICANO		CARVÃO EM BRIQUETTES		CARVÃO CARDIFF	
Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
—	—	940	98$361	30.080	2:395$541
4.074 700	276:878$900	—	—	—	—
42.722.675	3 017:419$614	2.436.255	293:801$100	54.083.520	4 020:459$640
40.662.710	2.922:089$639	106.925	11:485$347	8.830.430	651:996$096
73.222.060	5.295:794$580	300.577	32:380$012	38.681.585	2.851:206$822
160.682.145	11.512:182$733	2.844.697	337:764$820	101.625.615	7.526:058$099
130.977 045	8.939:575$863	3.232.376	372:354$848	110.344.350	10.934:619$710
29.705.100	2.572:606$870	—	—	—	—
—	—	387.679	34:590$028	8.718.735	3.408:561$611
443 400	33:999$804	1.273.885	127:381$802	1.463.070	109:078$921
233.800	16:314$000	—	—	4.000	280$000
159.970	12:049$028	1.880	181$302	89.370	6:620$430
90.200	6:268$056	—	—	—	—
431.600	28:824$165	—	—	—	—
495 280	36:110$682	10.460	1:297$713	552.250	39:572$217
1.854.250	133:565$735	1.286.225	128:860$817	2.108.690	155:551$568
1.209.200	97:578$118	1.392.474	192:786$191	2.102.640	184:462$855
645.050	35:987$617	—	—	6.050	—
—	—	106.249	63:925$374	—	28:911$287
1.878.785	133:050$011	76.693	7:560$778	564.240	42:584$503
1.203.254	97:167$701	34.310	4:082$587	860.330	83:967$660
675.531	35:882$310	42.383	3:478$191	—	—
—	—	—	—	296.090	41:383$157
—	—	—	—	—	—
6.900.550	489:689$453	45.430	4:567$971	10.059.175	742:868$030
33.500	2:750$324	—	—	—	—
93.000	7:203$000	3.500	337$529	—	—
6.416.140	470:675$019	2.880	277$739	2.778.480	205:165$228
519.600	38:711$000	—	—	—	—
13.937.790	1.009:028$796	51.810	5:183$239	12.837.655	948:051$258
9.881.690	836:313$865	94.051	10:995$142	15.580.390	1.360:339$694
4.086.100	172:714$931	—	—	—	—
—	—	42.241	5:811$903	2.742.735	412:288$436
178.382.970	12.787:827$275	4.259.425	479:369$654	117.136.200	8.672:245$428

CLASSIFICAÇÃO	KILOMETROS PERCORRIDOS	CARVÃO NACIONAL	
		Quantidade	Importancia
TRACÇÃO			
Suburbios — D. Pedro II	1 164.056	2.000	144$096
» — Norte	263.266	500	34$500
Passageiros	6 708.993	705.410	50:500$650
Mixtos	2.785.339	3.604.830	247:547$375
Cargas	3.886.712	8.457.530	589:011$721
Total em 1925	14.808.366	12.770.270	887:328$342
Total em 1924	12.892.262	5.917.025	442:135$398
Differença para mais em 1925	1.916.104	6.853.245	445:192$944
Differença para menos em 1925	—	—	—
SERVIÇOS DOS DEPOSITOS			
Manobras — Linha do Centro	240.656	33.400	2:439$560
» — Ramal de São Paulo	37.836	200	12$000
Trens de Soccorro — Linha do Centro	11.516	13.200	812$190
» » » — Ramal de São Paulo	4.870	300	20$700
» » Lenha — Linha do Centro	26.647	7.930	508$786
Outros Trens	66.890	90.100	5:793$445
Total em 1925	388.415	145.130	9:586$681
Total em 1924	401.200	86.920	6:238$859
Differença para mais em 1925	—	58.210	3:347$822
Differença para menos em 1925	12.785	—	—
OUTROS SERVIÇOS			
Total em 1925	—	4.500	300$945
Total em 1924	—	9.700	693$431
Differença para mais em 1925	—	—	—
Differença para menos em 1925	—	5.200	392$486
CONTAS DE TERCEIROS			
1ª Divisão — Pessoal em serviço nos autos	—	—	—
2ª Divisão — Manobras nas estações	1.381.519	1.082.740	72:012$462
Lastros — Train Dispatching	—	—	—
Guindastes	—	—	—
5ª Divisão — Lastros para as residencias	605.171	126.420	8:544$495
6ª Divisão — Lastros para as construcções	30.495	12.900	868$713
Total em 1925	2 018.185	1.222.060	81:425$670
Total em 1924	2.182.669	1.038.890	75:303$059
Differença para mais em 1925	—	183.170	6:122$511
Differença para menos em 1925	164.484	—	—
Total geral em 1925	17.214.966	14.141.930	978:641$638

CARVÃO PULVERISADO		CARVÃO COKE EM MUINHA		LIGNITO	
Quantidade	Importaucia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
8.944.020	867:058$967	—	—	—	—
2.251.700	221:299$349	—	—	—	—
1.957.400	189:245$184	—	—	3.600	186$834
13.153.120	1.277:603$500	—	—	3.600	186$834
12.477.000	1.156:278$750	—	—	212.476	15:175$646
676.120	121:324$750	—	—	—	—
—	—	—	—	208.876	14:988$812
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
45.100	4:420$000	—	—	—	—
45.100	4:420$000	—	—	—	—
21.200	2:076$750	—	—	500	25$000
23.900	2:343$250	—	—	—	—
—	—	—	—	500	25$000
—	—	—	—	250	15$233
5.600	560$000	1 245	161$850	—	—
—	—	—	—	250	15$233
5.600	560$000	1.245	161$850	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	5.000	255$467
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	5.000	255$467
—	—	—	—	370.743	19:822$027
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	365.743	19:566$560
13.198.220	1.282:023$500	—	—	8.850	457$534

CLASSIFICAÇÃO	KILOMETROS PERCORRIDOS	LIGNITO EM BRIQUETTES	
		Quantidade	Importancia
TRACÇÃO			
Suburbios — D. Pedro II	1.164.056	—	—
» — Norte	263.266	—	—
Passageiros	6.708.993	—	—
Mixtos	2.785.339	—	—
Cargas	3.886.712	—	—
Total em 1925	14.808.366	—	—
Total em 1924	2.892.262	145.860	14:759$162
Differença para mais em 1925	1.916.104	—	—
Differença para menos em 1925	—	145.860	14:759$162
SERVIÇOS DOS DEPOSITOS			
Manobras — Linha do Centro	240.656	—	—
» — Ramal de São Paulo	37.836	—	—
Trens de Soccorro — Linha do Centro	11.516	—	—
» » » — Ramal de São Paulo	4.870	—	—
» » Lenha — Linha do Centro	26.647	—	—
Outros Trens	66.890	—	—
Total em 1925	388.415	—	—
Total em 1924	401.200	300	30$900
Differença para mais em 1925	—	—	—
Differença para menos em 1925	12.785	300	30$900
OUTROS SERVIÇOS			
Total em 1925	—	—	—
Total em 1924	—	—	—
Differença para mais em 1925	—	—	—
Differença para menos em 1925	—	—	—
CONTAS DE TERCEIROS			
1ª Divisão — Pessoal em serviço nos autos	—	—	—
2ª Divisão — Manobras nas estações	1.381.519	—	—
Lastros — Train Dispatching	—	—	—
Guindastes	—	—	—
5ª Divisão — Lastros para as residencias	606.171	—	—
6ª Divisão — Lastros para as construcções	30.495	—	—
Total em 1925	2.018.185	—	—
Total em 1924	2.182.669	9.235	961$795
Differença para mais em 1925	—	—	—
Differença para menos em 1925	164.484	9.235	961$795
Total geral em 1925	17.214.966	—	—

TURFA PULVERISADA		LENHA		GAZOLINA	
Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
—	—	—	—	—	—
—	—	4,000	28$000	—	—
—	—	3.333,500	29.896$072	—	—
—	—	1.043,500	9:100$318	—	—
—	—	2.331,500	19:115$951	—	—
—	—	6.712,500	58:140$341	—	—
—	—	9.497,500	67:678$821	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	2.785,000	9:538$480	—	—
—	—	413,000	3:259$138	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	9,000	83$516	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	489,000	4:711$732	—	—
—	—	63,000	572$655	—	—
—	—	974,000	8:627$041	—	—
—	—	733,000	5:238$466	—	—
—	—	241,000	3:388$575	—	—
—	—	—	—	—	—
5,600	448$000	2.301,000	18:917$523	20	387$800
—	—	1.501,500	10:472$066	—	—
5.600	448$000	799,500	8:445$457	20	387$800
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	1.406,000	13:127$800	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	1,000	9$720	—	—
—	—	934,000	8:652$026	—	—
—	—	6,000	47$128	—	—
—	—	2.347,000	21:836$674	—	—
—	—	2.243,500	12:993$071	—	—
—	—	103,500	8:843$603	—	—
—	—	—	—	—	—
5.600	448$000	12.334,500	107:521$579	20	387$800

CLASSIFICAÇÃO	KILOMETROS PERCORRIDOS	OLEO COMBUSTIVEL	
		Quantidade	Importancia
TRACÇÃO			
Suburbios — D. Pedro II	1.164.056	23.699.013,500	4.005:397$851
» — Norte	263.266	—	—
Passageiros	6.708.993	14.704.317,000	2.433:964$440
Mixtos	2.785.339	11.672,100	2.040$037
Cargas	3.886.712	905.140,300	152:881$327
Total em 1925	14.808.366	39.320.142,900	6.644:283$655
Total em 1924	12.892.262	38.664.241,600	5.808:874$398
Differença para mais em 1925	1.916.104	655.901,300	835:409$257
Differença para menos em 1925	—	—	—
SERVIÇOS DOS DEPOSITOS			
Manobras — Linha do Centro	240.656	8.873,000	1:491$825
» — Ramal de São Paulo	37.836	—	—
Trens de Soccorro — Linha do Centro	11.516	22.034,800	3:731$757
» » » — Ramal de São Paulo	4.870	—	—
» » Lenha — Linha do Centro	26.647	—	—
Outros Trens	66.890	20.331,900	3:444$298
Total em 1925	388.415	51.239,700	8:667$880
Total em 1924	401.200	31.346,600	4:504$211
Differença para mais em 1925	—	19.893,100	4:163$669
Differença para menos em 1925	12.785	—	—
OUTROS SERVIÇOS			
Total em 1925	—	—	—
Total em 1924	—	—	—
Differença para mais em 1925	—	—	—
Differença para menos em 1925	—	—	—
CONTAS DE TERCEIROS			
1ª Divisão — Pessoal em serviço nos autos	—	—	—
2ª Divisão — Manobras nas estações	1.381.519	195.196,100	33:031$229
Lastros — Train Dispatching	—	—	—
Guindastes	—	—	—
5ª Divisão — Lastros para as residencias	696.171	7.109,400	1:205$449
6ª Divisão — Lastros para as construcções	30.495	—	—
Total em 1925	2.018.185	202.305,500	34:236$678
Total em 1924	2.182.669	28.902,100	4:417$201
Differença para mais em 1925	—	173.403,400	29:819$477
Differença para menos em 1925	164.484	—	—
Total geral em 1925	17.214.966	39.573.688,100	6.687:185$213

OLEO DE BANHA		OLEO DE CARRO		OLEO DE CYLINDRO	
Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
—	—	6,000	2$544	30.348,100	23:632$983
—	—	4.840,000	3:267$286	5.508,000	3:994$442
32,500	165$316	46.169,850	30:158$130	160.917,650	122:858$509
16,500	83$951	26.130,100	16:480$210	53.421,300	40:164$266
23,000	117$024	73.719,700	47:297$915	147.737,600	111:099$766
72,000	366$291	150.865,650	97:206$085	397.932,650	301:749$966
—	—	147.926,000	72:927$135	359.249,800	214:463$669
72,000	366$291	2.939,650	24:278$950	38.682,850	87:286$297
—	—	—	—	—	—
—	—	864,000	617$403	3.292,900	2:456$660
—	—	73,000	60$285	381,000	268$432
—	—	218,300	131$933	329,100	230$218
—	—	81,000	54$367	161,000	113$087
6,000	30$528	393,500	243$399	525,000	448$235
7,000	35$616	818,700	479$647	1.651,700	1:219$165
13,000	66$144	2.448,500	1:586$944	6.340,700	4:735$797
—	—	1.952,500	852$139	5.234,200	3:132$418
13,000	66$144	496,000	734$805	1.106,500	1:603$379
—	—	—	—	—	—
—	—	150,500	109$515	3.768,000	2:771$259
—	—	376,150	180$268	3.976,800	2:406$205
—	—	—	—	—	365$054
—	—	225,650	70$753	208,800	—
—	—	—	—	—	—
—	—	7.073,500	4:538$597	24.434,300	18:466$561
—	—	57,500	37$098	95,000	79$792
—		0,500	$200	150,000	116$247
5,000	25$440	7.536,700	4:620$661	13.787,600	10:348$786
—	—	474,000	344$412	460,000	367$725
5,000	25$440	15.142,200	9:540$968	38.926,900	29:379$111
—	—	16.737,000	8:309$458	38.022,600	22:451$673
5,000	25$440	—	1:231$510	904,300	6:927$438
—	—	1.594,800	—	—	—
90,000	457$875	168.606,850	108:443$512	446.968,250	338:636$133

CLASSIFICAÇÃO	KILOMETROS PERCORRIDOS	OLEO DE DYNAMO	
		Quantidade	Importancia
TRACÇÃO			
Suburbios — D. Pedro II	1.164.056	—	—
» — Norte	263.266	—	—
Passageiros	6.708.993	28,400	25$560
Mixtos	2.785.339	9,000	8$100
Cargas	3.886.712	11,500	11$293
Total em 1925	14.808.366	48,900	44$953
Total em 1924	12.892.262	—	—
Differença para mais em 1925	1.916.104	48,900	44$953
Differença para menos em 1925	—	—	—
SERVIÇOS DOS DEPOSITOS			
Manobras — Linha do Centro	240.656	—	—
» — Ramal de São Paulo	37.836	—	—
Trens de Soccorro — Linha do Centro	11.516	—	—
» » » — Ramal de São Paulo	4.870	—	—
» » Lenha — Linha do Centro	26.647	3,500	3$150
Outros Trens	66.890	—	—
Total em 1925	388.415	3,500	3$150
Total em 1924	401.200	—	—
Differença para mais em 1925	—	3,500	3$150
Differença para menos em 1925	12.785	—	—
OUTROS SERVIÇOS			
Total em 1925	—	—	—
Total em 1924	—	12,000	6$648
Differença para mais em 1925	—	—	—
Differença para menos em 1925	—	12,000	6$648
CONTAS DE TERCEIROS			
1ª Divisão — Pessoal em serviço nos autos	—	—	—
2ª Divisão — Manobras nas estações	1.381.519	—	—
Lastros — Train Dispatching	—	—	—
Guindastes	—	—	—
5ª Divisão — Lastros para as residencias	606.171	—	—
6ª Dtvisão — Lastros para as construcções	30.495	—	—
Total em 1925	2.018.185	—	—
Total em 1924	2.182.669	—	—
Differença para mais em 1925	—	—	—
Differença para menos em 1925	164.484	—	—
Total geral em 1925	17.214.966	52,400	48$103

OLEO DE MACHINA		OLEO SUPER-AQUECEDOR		ESTOPA DE ALGODÃO	
Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
39.627,800	23:363$502	167,000	173$779	6.172,750	14:934$133
2.755,000	1:838$122	36,000	25$400	951,000	1:717$776
152.503,250	90:346$918	30.169,200	26:120$499	35.251,800	80:196$701
33.809,000	19:337$906	3.905,100	4:103$291	8.379,250	18:877$751
84.696,800	49:053$721	9.915,000	8:485$331	22.406,660	51:330$286
313.391,850	183:940$169	43.792,300	38:908$310	73.161,460	167:056$647
294.987,700	156:273$199	40.948,000	27:368$846	80.897,985	128:170$525
18.413,150	27:666$970	2.844,300	11:539$464	—	38:886$122
—	—	—	—	7.736,525	—
4.326,600	2:382$279	75,000	75$918	902,100	2:264$178
240,000	145$530	3,500	2$194	75,100	145$243
232,900	125$687	60,500	58$657	65,700	147$561
70,500	43$507	—	—	20,000	38$863
450,000	340$133	49,000	46$458	95,300	173$811
1.343,900	761$423	248,000	244$166	335,200	758$605
6.663,900	3:798$559	436,000	427$393	1.493,400	3:528$261
5.954,000	3:170$204	315,000	204$177	1.396,300	2:381$865
709,900	628$355	121,000	223$216	97,100	1:146$396
—	—	—	—	—	—
11.982,900	7:247$371	102,500	110$170	12.561,250	30:521$677
10.951,400	5:830$953	62,400	40$605	10.964,680	21:425$418
1.031,500	1:366$118	40,100	69$565	1.596,570	9:096$259
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
22.894,200	13:405$781	659,000	671$281	4.706,900	11:060$639
39,500	24$197	—	—	20,300	27$449
142,000	93$553	—	—	71,350	146$779
11.327,800	6:750$963	425,000	437$056	2.785,500	6:329$032
432,000	239$040	—	—	127,500	271$349
34.835,500	20:513$534	1.084,000	1:108$337	7.711,550	17:835$278
32.534,900	17:182$995	602,000	377$454	8.509,935	13:729$358
2.300,600	3:330$539	482,000	730$883	—	4:105$920
—	—	—	—	798,385	—
366.874,150	215:499$633	45.414,800	40:554$210	94.927,660	218:941$863

CLASSIFICAÇÃO	KILOMETROS PERCORRIDOS	ESTOPA DE LÃ	
		Quantidade	Importancia
TRACÇÃO			
Suburbios — D. Pedro II	1.164.056	897,850	2:480$873
» — Norte	263.266	224,100	558$870
Passageiros	6.708.993	6.082,550	16:929$275
Mixtos	2.785.339	2.061,750	5:613$556
Cargas	3.886.712	4.976,350	12:482$243
Total em 1925	14.808.366	14.242,600	39:064$817
Total em 1924	12.892.262	6.073,200	14:978$851
Differença para mais em 1925	1.916.104	8.169,400	24:085$966
Differença para menos em 1925	—	—	—
SERVIÇOS DOS DEPOSITOS			
Manobras — Linha do Centro	240.656	116,750	314$585
» — Ramal de São Paulo	37.836	18,000	44$668
Trens de Soccorro — Linha do Centro	11.516	12,500	33$522
» » » Ramal de São Paulo	4.870	11,800	25$625
» » Lenha — Linha do Centro	26.647	16,450	74$440
Outros Trens	66.890	68,450	196$236
Total em 1925	388.415	243,950	689$076
Total em 1924	401.200	74,600	183$571
Differença para mais em 1925	—	169,350	505$505
Differença para menos em 1925	12.785	—	—
OUTROS SERVIÇOS			
Total em 1925	—	189,500	484$882
Total em 1924	—	795,100	1:986$079
Differença para mais em 1925	—	—	—
Differença para menos em 1925	—	605,600	1:501$197
CONTAS DE TERCEIROS			
1ª Divisão — Pessoal em serviço nos autos	—	—	—
2ª Divisão — Manobras nas estações	1.381.519	833,425	2:246$207
Lastros — Train Dispatching	—	3,300	6$600
Guindastes	—	14,500	39$961
5ª Divisão — Lastros para as residencias	606.171	457,800	1:293$522
6ª Divisão — Lastros para as construcções	30.495	46,900	130$851
Total em 1925	2.018.185	1.355,925	3:717$141
Total em 1924	2.182.669	649,500	1:440$463
Differença para mais em 1925	—	706,425	2:276$678
Differença para menos em 1925	164.484	—	—
Total geral em 1925	17.214.966	16.031,975	43:955$916

KEROZENE		DIVERSOS	TOTAL DO MATERIAL	TOTAL DO PESSOAL	TOTAL GERAL
Quantidade	Importancia				
4,000	2$315	—	4.072:625$978	396:188$409	4.468:814$387
472,000	292$302	29$219	288:664$817	95:308$308	383:973$125
5.365,900	3:660$121	4:134$124	11.137:785$636	2.544:742$821	13.682:528$457
4.527,400	3:076$217	1:494$555	4.174:797$964	858:390$137	5.033:188$101
11.076,000	7:473$159	2:871$170	9.421:044$349	1.792:298$591	11.213:342$940
21.445,300	14:504$114	8:529$068	29.094:918$744	5.686:928$266	34.781:847$010
24.353,750	9:890$926	13:815$011	28.389:340$758	5.420:552$508	33.809:893$266
—	4:613$188	—	705:577$986	266:375$758	971:953$744
2.908,450	—	5:285$943	—	—	—
651,500	419$277	1:444$174	287:625$524	130:422$226	418:047$750
27,000	14$604	$630	17:287$586	41:974$040	59:261$626
25,000	16$934	—	24:222$735	9:091$070	33:313$805
9,000	5$315	—	6:569$520	2:499$422	9:068$942
27,000	20$835	99$183	35:524$765	5:238$833	40:763$598
78,500	54$369	7$002	94:967$239	18:591$127	113:558$366
818,000	531$334	1:550$989	466:197$369	207:816$718	674:014$087
835,000	350$832	310$206	503:526$762	156:831$766	660:358$528
—	180$502	1:240$783	—	50:984$952	13:655$559
17,000	—	—	37:329$393	—	—
8.704,500	5:656$790	86:460$766	336:627$223	2.211:012$339	2.547:639$562
9.112,900	3:883$671	512:414$729	745:329$871	2.061:483$135	2.806:813$006
—	1:773$119	—	—	149:529$204	—
408,400	—	425:953$963	408:702$648	—	259:173$444
—	—	—	—	35:700$597	35:700$597
3.482,000	2:244$801	4:726$004	1.412:930$313	462:415$094	1.875:345$407
10,000	7$500	1$196	2:934$156	1:190$570	4:124$726
51,500	36$969	—	7:983$958	5:005$285	12:989$243
1.775,000	1:178$375	434$589	725:938$380	165:858$161	891:796$541
106,500	76$810	—	41:057$028	—	41:057$028
5.425,000	3:544$455	5:161$789	2.190:843$835	670:169$707	2.861:013$542
6.526,250	2:740$311	1:714$636	2.389:092$202	607:053$853	2.996:146$055
—	804$144	3:447$153	—	63:115$854	
1.101,250	—	—	198:248$367	—	135:132$513
36.392,800	24:236$693	101:702$612	32.088:587$171	8.775:927$030	40.864:514$201

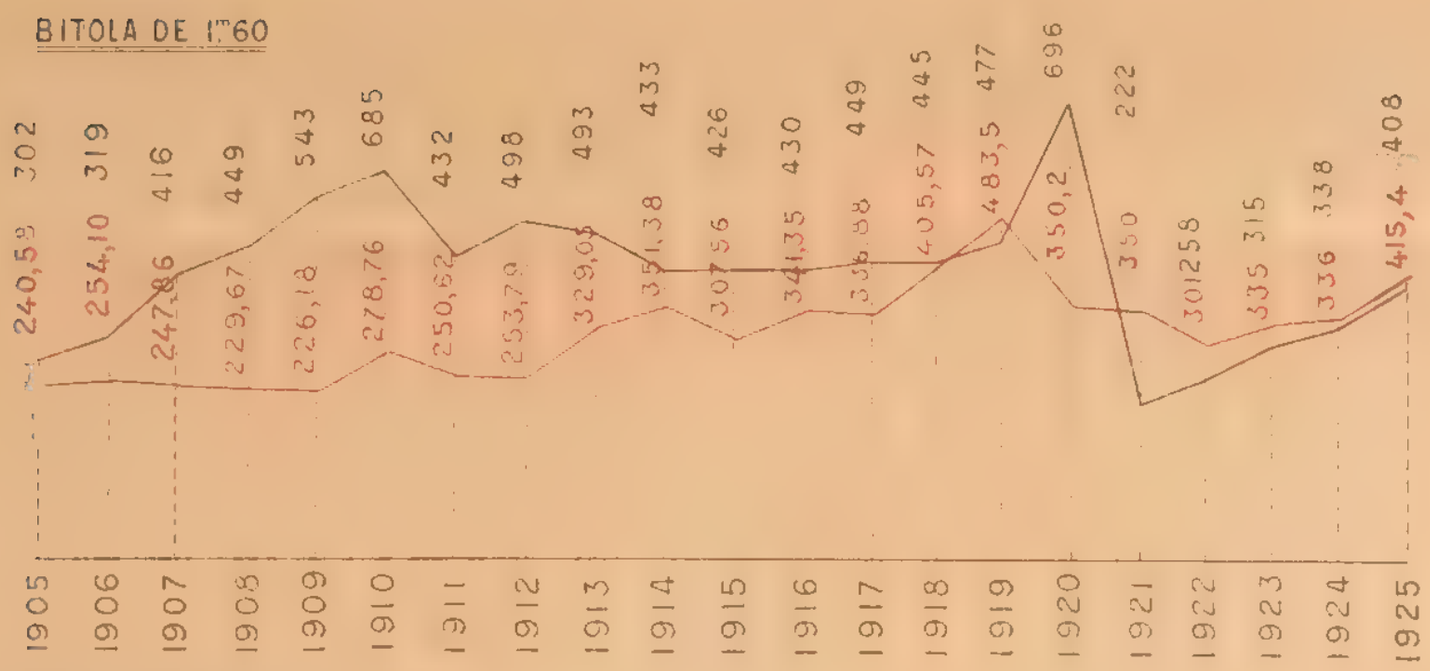
RESUMO DO CUSTEIO DOS

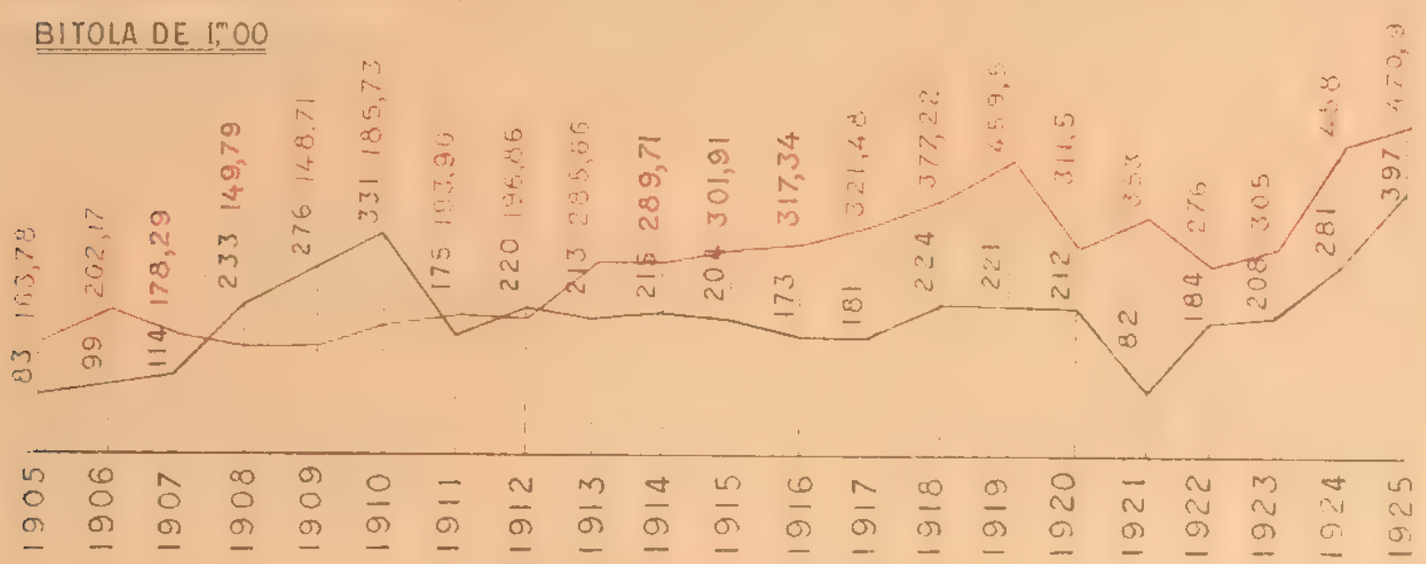
Bitola

DISCRIMINAÇÃO	KILOMETROS PERCORRIDOS	CAPACIDADE DE TRACÇÃO	
		Offerecida	Aproveitada
TRACÇÃO			
Suburbios — Alfredo Maia	654.532	3.561.250	2.026.706
» — Governador Portella	57.864	55.180	34.281
Passageiros	1.249.912	1.243.987	581 567
Mixtos	1.622.487	3.757.768	2.591.731
Cargas	957.478	2.342.688	1.672.223
Total em 1925	4.542.275	10.960.873	6.906.508
Total em 1924	4.364.279	9.592.958	6.078.818
Differença para mais em 1925	177.994	1.367.915	827.690
Differença para menos em 1925	—	—	—
SERVIÇOS DOS DEPOSITOS			
Manobras — Linha do Centro	9.978	—	—
Trens de lenha — Linha do Centro	87.824	—	—
» » soccorro — Linha do Centro	4.003	—	—
» » » — Linha Auxiliar	299	—	—
» » » — Ramal de Valença	773	—	—
Outros trens	45.737	—	—
Total em 1925	148.704	—	—
Total em 1924	76.615	—	—
Differença para mais em 1925	72.089	—	—
Differença para menos em 1925	—	—	—
CONTAS DE TERCEIROS			
2ª Divisão — Manobras nas estações	554.947	—	—
Guindastes	—	—	—
5ª » — Lastros para as residencias	682.118	—	—
6ª » — Lastros para as construcções	44.922	—	—
Total em 1925	1.281.987	—	—
Total em 1924	1.296.266	—	—
Differença para mais em 1925	—	—	—
Differença para menos em 1925	14.279	—	—
OUTRAS CONTAS			
Companhia Leopoldina Railway — Pilotagem	—	—	—
— Trens de soccorro	—	—	—
Estrada de Ferro Therezopolis — Lastros	—	—	—
Total	—	—	—
Total geral em 1925	5.972.964	10.960.873	6.906.508

E.F.C.B. LOCOMOÇÃO

Custo Kilometrico das reparações e numero de reparações de locomotivas no periodo de 21 annos 1905-1925





ESCALAS { 1m/m = 10 reis
1m/m = 10 reparações

IMP NACIONAL

SERVIÇOS DA TRACÇÃO

de 1m,00

CARVÃO AMERICANO		CARVÃO EM BRIQUETTES		CARVÃO CARDIFF		CARVÃO NACIONAL	
Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
8.895.570	563:480$607	—	—	—	—	563.125	30:995$404
715 195	54:852$899	—	—	—	—	—	—
13.749.532	988:134$518	—	—	1.791.700	133:795$420	246.265	17:239$715
21.770.680	1.564:680$233	—	—	3.207.090	236:822$373	498.225	34:064$122
17 834.052	1.295:772$593	—	—	397.080	29:546$510	1.373.570	91:504$345
62.965.029	4.466:920$850	—	—	5.395.870	400:164$303	2.681.185	173:803$586
39.744.674	3.175:911$527	—	—	27.242.511	3.250:991$229	1.002.608	72:161$023
23.220 355	1.291:009$323	—	—	—	—	1.678.577	101:642$563
—	—	—	—	21.846.641	2.850:726$926	—	—
15.610	1:030$680	—	—	—	—	280	19$600
647.995	45:658$247	—	—	—	—	18.190	1:206$074
53.900	3:837$492	—	—	—	—	270	18$898
15.125	994$386	—	—	—	—	250	15$378
—	—	—	—	12.630	983$460	—	—
501.702	34:973$598	—	—	88.520	6:646$417	3.300	190$272
1.234.332	86:494$403	—	—	101.150	7:629$877	22.290	1:450$222
557.520	44:559$730	—	—	421.010	42:886$318	11.400	820$909
676.812	41:934$673	—	—	—	—	10.890	629$313
—	—	—	—	319.860	35:256$441	—	—
2.659.190	188:845$502	1.000	96$437	255.799	19:074$822	354.507	23:987$869
2.000	128$932	—	—	—	—	—	—
4.027.938	290:932$023	1.000	96$437	1.016.700	75:342$140	83.740	5:190$733
143.460	10:036$059	—	—	—	—	9.330	669$881
6.832.588	489:992$516	2.000	192$874	1.272.499	94:416$962	447.577	29:848$483
6.480.145	350:870$820	1.600	164$800	4.297.230	429:920$778	235.680	17:316$374
352.443	139:121$696	400	28$074	—	—	211.897	12:532$109
—	—	—	—	3.024.731	335:503$816	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
71.031.949	5.043:407$769	2.000	192$874	6.769.519	502:211$142	3.151.052	205:102$291

DISCRIMINAÇÃO	KILOMETROS PERCORRIDOS	LIGNITO	
		Quantidade	Importancia
TRACÇÃO			
Suburbios — Alfredo Maia	654.532	19.750	1:203$447
» — Governador Portella,	57.864	—	—
Passageiros	1.249.912	—	—
Mixtos	1.622.487	1.500	91$401
Cargas	957.478	3.500	213$269
Total em 1925	4.542.273	24.750	1:508$117
Total em 1924	4.364.279	64.368	3:149$784
Differença para mais em 1925	177.994	—	—
Differença para menos em 1925	—	39.618	1:641$667
SERVIÇOS DOS DEPOSITOS			
Manobras — Linha do Centro	9.978	—	—
Trens de lenha — Linha do Centro	87.824	—	—
» » soccorro — Linha do Centro	4.093	—	—
» » » — Linha Auxiliar	299	—	—
» » » — Ramal de Valença	773	—	—
Outros trens	45.737	250	15$233
Total em 1925	148.704	250	15$233
Total em 1924	76.615	—	—
Differença para mais em 1925	72.089	250	15$233
Differença para menos em 1925	—	—	—
CONTAS DE TERCEIROS			
2ª Divisão — Manobras nas estações	554.947	3.000	182$802
Guindastes	—	—	—
5ª » — Lastros para as residencias	682.118	2.750	167$569
6ª » — Lastros para as construcções	44.922	—	—
Total em 1925	1.281.987	5.750	350$371
Total em 1924	1.296.266	21.264	1:249$494
Differença para mais em 1925	—	—	—
Differença para menos em 1925	14.279	15.514	899$123
OUTRAS CONTAS			
Companhia Leopoldina Railway — Pilotagem	—	—	—
— Trens de soccorro	—	—	—
Estrada de Ferro Therezopolis — Lastros	—	—	—
Total	—	—	—
Total geral em 1925	5.972.964	30.750	1:873$721

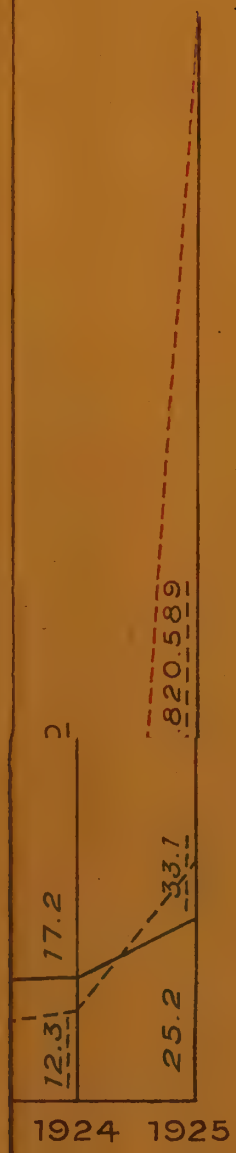
LENHA		GAZOLINA		OLEO DE BANHA		OLEO DE CARRO	
Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
—	—	—	—	—	—	3.227,740	2:022$547
—	—	625	12:118$750	—	—	500,500	337$577
7.536,000	59:437$316	—	—	17,300	87$908	12.776,200	7:937$773
31.204,000	256:718$634	—	—	12,000	60$748	16.654,650	10:131$512
22.017,500	189:457$565	—	—	20,400	103$795	12.343,700	7:494$342
60.757,500	505:613$515	625	12:118$750	49,700	252$451	45.502,790	27:923$751
34.851,000	239:255$009	—	—	—	—	40.138,540	18:897$031
25.906,500	266:358$506	625	12:118$750	49,700	252$451	5.364,250	9:026$720
—	—	—	—	—	—	—	—
349,000	2:661$890	—	—	—	—	50,500	30$390
8.272,500	68:913$972	—	—	—	—	1.155,200	731$943
59,000	523$554	—	—	—	—	47,200	27$935
—	—	—	—	—	—	18,100	13$031
—	—	—	—	—	—	6,900	4$696
646,000	5:237$124	—	—	2,000	10$176	647,600	389$451
9.326,500	77:336$540	—	—	2,000	10$176	1.925,500	1:197$446
3.970,000	27:213$228	—	—	—	—	1.022,600	482$424
5.356,500	50:123$312	—	—	2,000	10$176	902,900	715$024
—	—	—	—	—	—	—	—
9.571,000	81:798$414	—	—	6,800	35$293	2.955,350	1:768$978
—	—	—	—	—	—	—	—
11.733,500	89:929$381	—	—	—	—	6.282,900	3:866$708
749,000	6:981$058	—	—	—	—	371,500	218$490
22.053,500	178:708$853	—	—	6,800	35$293	9.609,750	5:854$176
15.239,000	104:459$980	—	—	—	—	10.408,550	4:867$545
6.814,500	74:248$873	—	—	6,800	35$293	—	986$631
—	—	—	—	—	—	798,800	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
92.137,500	761:658$908	625	12:118$750	58,500	297$920	57.038,040	34:975$373

DISCRIMINAÇÃO	KILOMETROS PERCORRIDOS	OLEO DE CYLINDRO	
		Quantidade	Importancia
TRACÇÃO			
Suburbios — Alfredo Maia	654.532	9.964,350	7:266$275
» — Governador Portella	57.864	1.098,800	908$853
Passageiros	1.249.912	18.081,600	13:472$195
Mixtos	1.622.487	24.792,400	18:267$042
Cargas	957.478	18.149,750	13:610$485
Total em 1925	4.542.273	72.086,900	53:524$850
Total em 1924	4.364.279	59.642,330	36:490$484
Differença para mais em 1925	177.994	12.444,570	17:034$366
Differença para menos em 1925	—	—	—
SERVIÇOS DOS DEPOSITOS			
Manobras — Linha do Centro	9.978	122,000	85$136
Trens de lenha — Linha do Centro	87.824	1.413,300	1:020$321
» » soccorro — Linha do Centro	4.013	66,700	51$700
» » » — Linha Auxiliar	299	21,600	17$957
» » » — Ramal de Valença	773	24,200	17$456
Outros trens	45.737	870,000	635$608
Total em 1925	148.704	2.517,800	1:828$238
Total em 1924	76.615	1.197,400	734$711
Differença para mais em 1925	72.089	1.320,400	1:093$527
Differença para menos em 1925	—	—	—
CONTAS DE TERCEIROS			
2ª Divisão — Manobra nas estações	554.947	5.103,600	3:862$912
— Guindastes	—	5,000	3$730
5ª » — Lastros para as residencias	682.118	7.984,900	5:827$761
6ª » — Lastros para as construcções	44.922	580,400	449$612
Total em 1925	1.281.987	13.673,900	10:144$015
Total em 1924	1.296.266	14.246,870	8:365$331
Differença para mais em 1925	—	—	1:778$634
Differença para menos em 1925	14.279	572,970	—
OUTRAS CONTAS			
Companhia Leopoldina Railway — Pilotagem	—	—	—
— Trens de soccorro	—	—	—
Estrada de Ferro Therezopolis — Lastros	—	—	—
Total	—	—	—
Total geral em 1925	5.972.964	88.278,600	65:497$103

OLEO DE DYNAMO		OLEO DE MACHINA		OLEO MOBILIOL		OLEO SUPER-AQUECEDOR	
Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
—	—	7.377,450	4:419$621	—	—	493,300	388$378
—	—	626,500	411$707	152,500	228$750	6,000	5$379
4,000	3$545	12.612,700	8:452$074	—	—	1.868,750	1:918$782
5,000	4$445	16.539,550	10:843$136	—	—	443,450	427$083
11,500	10$251	12.736,050	8:421$096	—	—	1.058,500	1.038$868
20,500	18$241	49.892,250	32:547$634	152,500	228$750	3.870,000	3:778$490
1,000	$640	43.303,100	23:820$471	—	—	4.473,500	2:797$453
19,500	17$601	6.589,150	8:727$163	152,500	228$750	—	981$037
—	—	—	—	—	—	603,500	—
—	—	92,500	60$478	—	—	—	—
—	—	974,100	704$254	—	—	21,900	20$889
—	—	47,300	34$411	—	—	7,800	7$544
—	—	16,700	10$488	—	—	2,000	1$586
—	—	3,000	1$764	—	—	—	—
—	—	630,100	410$349	—	—	74,700	72$693
—	—	1.763,700	1:221$744	—	—	106,400	102$712
—	—	853,600	482$511	—	—	39,000	24$453
—	—	910,100	739$233	—	—	67,400	78$259
—	—	—	—	—	—	—	—
1,600	1$440	3.744,500	2:363$003	—	—	114,500	107$386
—	—	5,000	3$039	—	—	—	—
4,000	3$600	6.533,250	4:282$398	—	—	106,200	89$779
—	—	410,000	293$611	—	—	14,000	14$434
5,600	5$040	10.692,750	6:942$051	—	—	234,700	211$599
—	—	10.767,800	5:902$731	—	—	401,400	251$842
5,600	5$040	—	1:039$320	—	—	—	—
—	—	75,050	—	—	—	166,700	40$243
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
26,100	23$281	62.348,700	40:711$429	152,500	228$750	4.211,100	4:092$801

DISCRIMINAÇÃO	KILOMETROS PERCORRIDOS	ESTOPA DE ALGODÃO		ESTOPA DE LÃ	
		Quantidade	Importancia	Quantidade	Importancia
TRACÇÃO					
Suburbios — Alfredo Maia	654.532	2.905,400	7:395$717	—	—
» — Governador Portella	57.864	169,850	359$569	67,300	181$633
Passageiros	1.249.912	4,817,270	9:845$972	1.117,340	3:182$900
Mixtos	1.622.487	6.305,180	13:005$804	1.447,890	4:145$738
Cargas	957.478	4.838,660	10:325$882	996,020	2:792$628
Total em 1925	4.542.273	19.036,360	40:932$944	8.658,550	10:302$899
Total em 1924	4.364.279	21.654,445	32:973$609	312,200	654$574
Differença para mais em 1925	177.994	—	7:959$335	3.346,350	9:648$325
Differença para menos em 1925	—	2.618,085	—	—	—
SERVIÇOS DOS DEPOSITOS					
Manobras — Linha do Centro	9.978	35,900	62$302	5,100	14$388
Trens de lenha — Linha do Centro	87.824	325,160	593$992	119,340	355$813
» » soccorro — Linha do Centro	4.093	19,500	38$888	3,550	13$085
» » » — » Auxiliar	299	2,560	5$868	5,500	15$345
» » » — Ramal de Valença	773	4,000	10$000	—	—
Outros trens	45.737	217,350	449$134	48,500	144$852
Total em 1925	148.704	604,470	1:160$684	181,990	543$483
Total em 1924	76.615	461,900	816$554	1,000	1$450
Differença para mais em 1925	72.089	142,570	344$130	180,990	542$033
Differença para menos em 1925	—	—	—	—	—
CONTAS DE TERCEIROS					
2ª Divisão — Manobras nas estações	554.947	1.397,540	2:997$059	229,550	663$654
— Guindastes	—	11,700	31$556	—	—
5ª » — Lastro para as residencias	682.118	1.997,890	4:314$556	498,550	1:399$087
6ª » — Lastro para as construcções	44.922	162,700	319$869	34,250	142$860
Total em 1925	1.281.987	3.569,790	7:663$040	762,350	2:205$601
Total em 1924	1.296.266	4.918,650	7:360$831	89,100	180$829
Differença para mais em 1925	—	—	302$209	673,250	2:024$772
Differença para menos em 1925	14.279	1.348,860	—	—	—
OUTRAS CONTAS					
Companhia Leopoldina Railway — Pilotagem	—	—	—	—	—
Companhia Leopoldina Railway — Trens de soccorro	—	—	—	—	—
Estrada de Ferro Therezopolis — Lastros	—	—	—	—	—
Total	—	—	—	—	—
Total geral em 1925	5.972.964	23.210,620	49:756$668	4.602,890	13:051$983

LOCOMOÇÃO



.....		500.000 kilms.
.....		1.000.000
paração de carros	1m/m=	20:000$000
..... " ..... vagões		20:000$000
ilometro		1 real
..... "		1 real

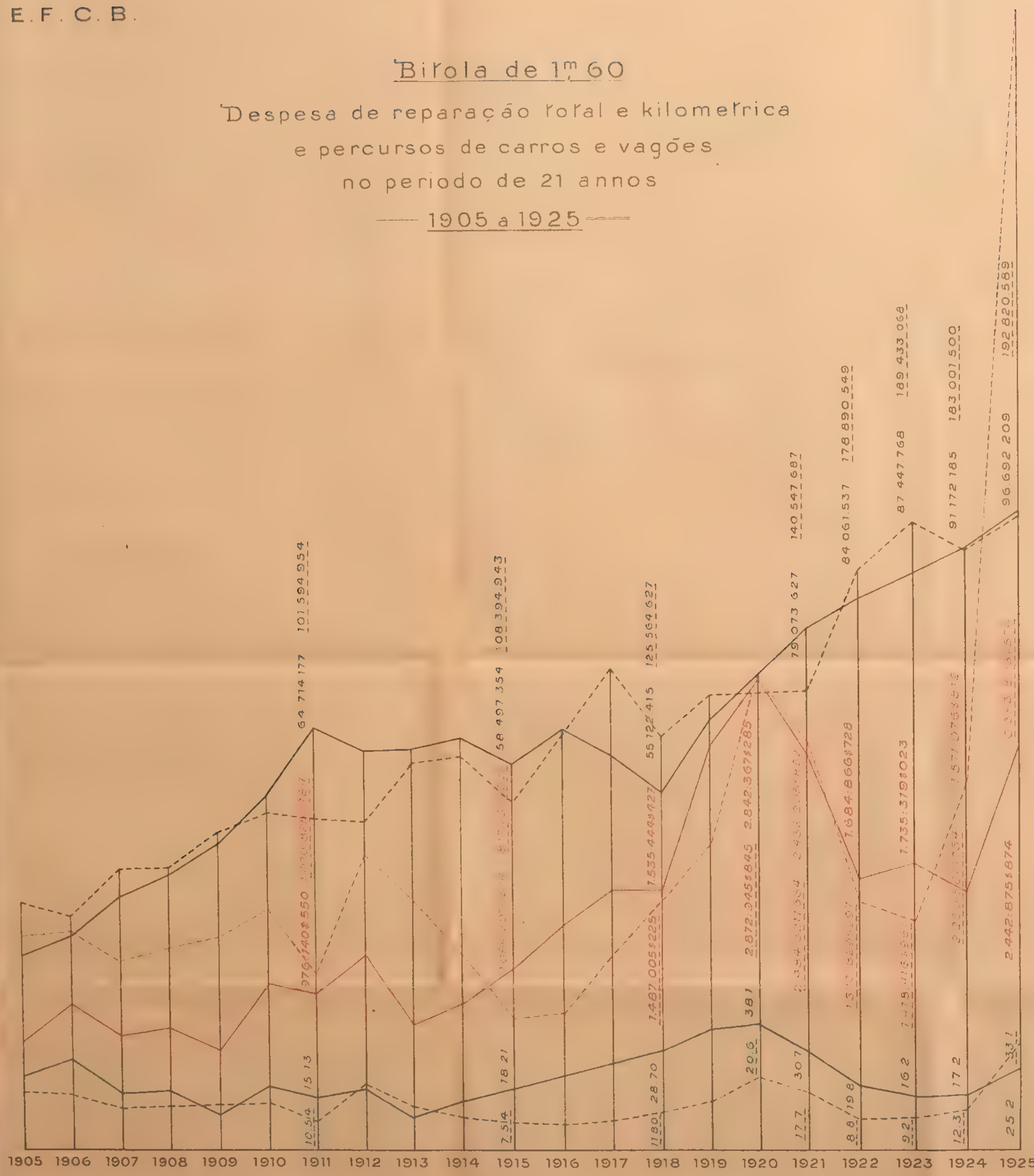
E.F.C.B.

LOCOMOÇÃO

Bitola de 1m 60

Despesa de reparação total e kilometrica e percursos de carros e vagões no periodo de 21 annos

1905 a 1925



ESCALAS

Carro-kilometro		500.000 kilms
Vagão-kilometro		1.000.000
Despesa total de reparação de carros	1 m/m =	20:000$000
" " " vagões		20:000$000
Custo por carro-kilometro		1 real
vagão		1 real

OBSERVAÇÕES

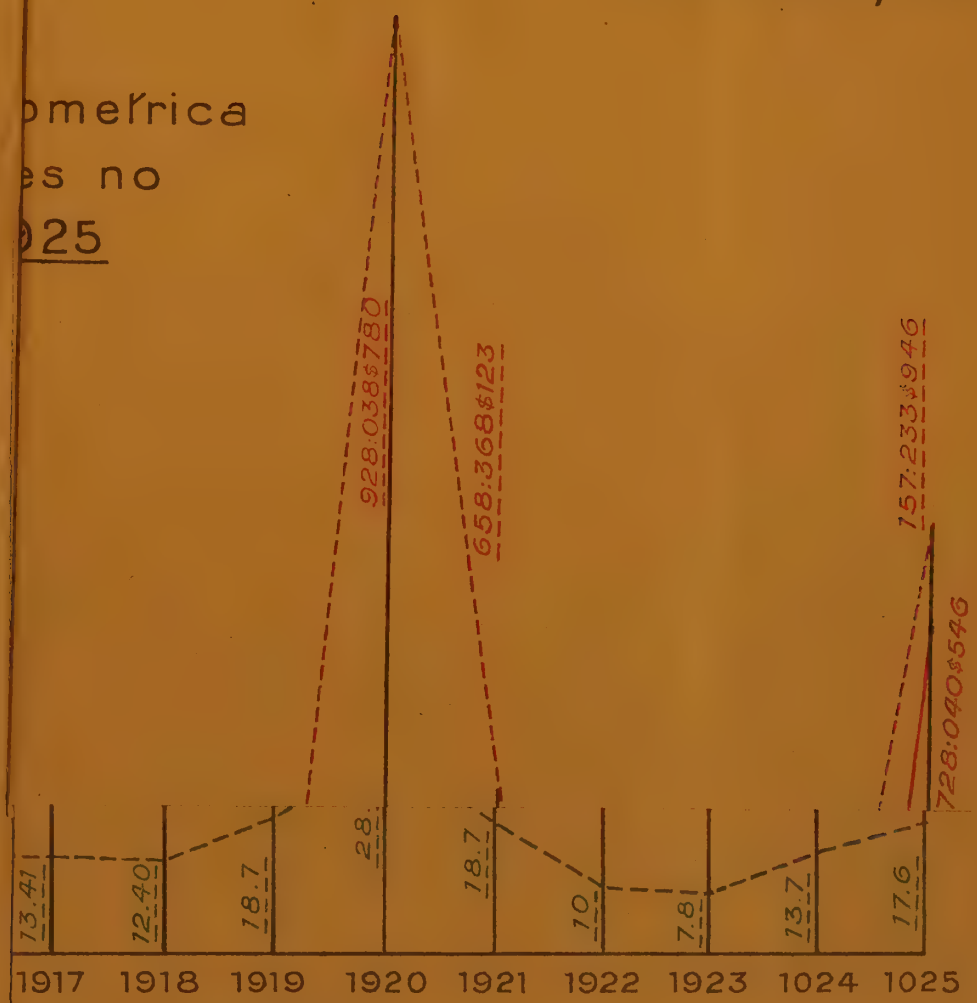
Não incluidas as importancias pagas á industria particular de 1914 a 1924 de accordo com o quadro seguinte:

Anno	Carros	Vagões
1914	293:605$000	402:095$000
1915	494:810$000	1.092:961$000
1916	1.021:689$500	552:359$000
1917		29:962$000
1918	463:640$000	1.134:740$000
1919		585:740$000
1920	336:208$000	540:362$000
1921		
1922		533:385$450
1923		528:655$000
1924		344:150$000
1925		———

IMP. NACIONAL

LOCOMOÇÃO

omerica
es no
025



OBSERVAÇÕES

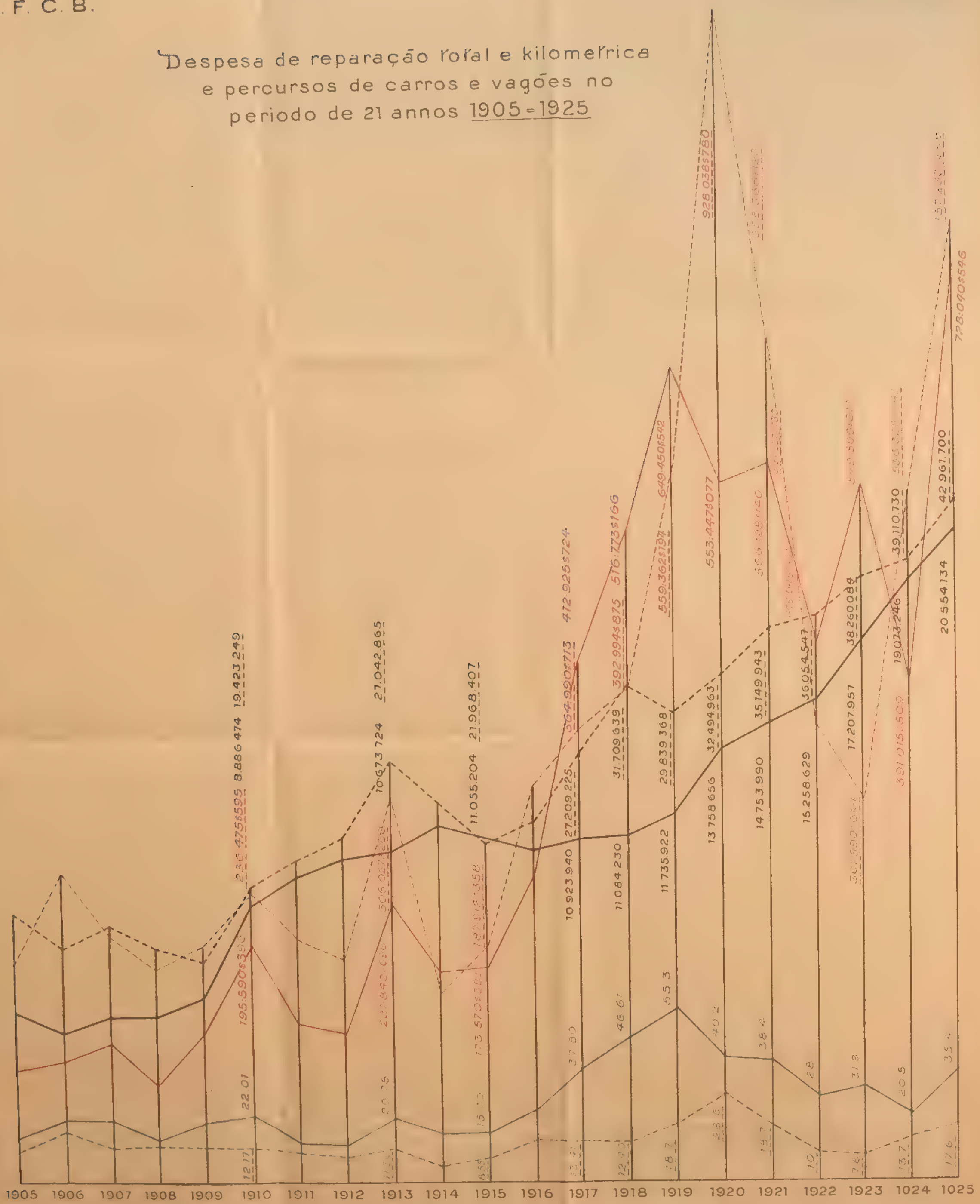
Não estão incluidas as despezas complementares, serviços auxiliares e conservação de officinas, titulos creados pela nova organisação de contabilidade, nos annos de 1921 a 1925

IMP. NACIONAL

E. F. C. B.

LOCOMOÇÃO

Despesa de reparação total e kilometrica e percursos de carros e vagões no periodo de 21 annos 1905-1925



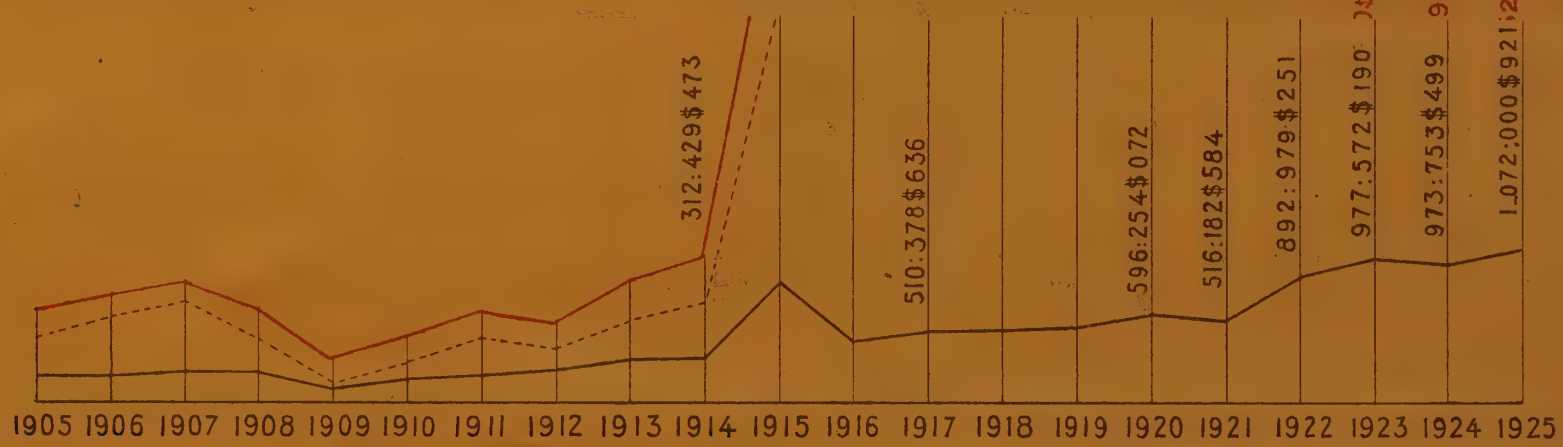
OBSERVAÇÕES

Não estão incluidas as despezas complementares, serviços auxiliares e conservação de officinas, titulos creados pela nova organisação de contabilidade, nos annos de 1921 a 1925

E.F. C.B.

LOCOMOÇÃO

Fornecimentos feitos a diversos no periodo de 21 annos 1905-1925



ESCALAS

Pessoal
Material
total
1m/m = 50.000$000

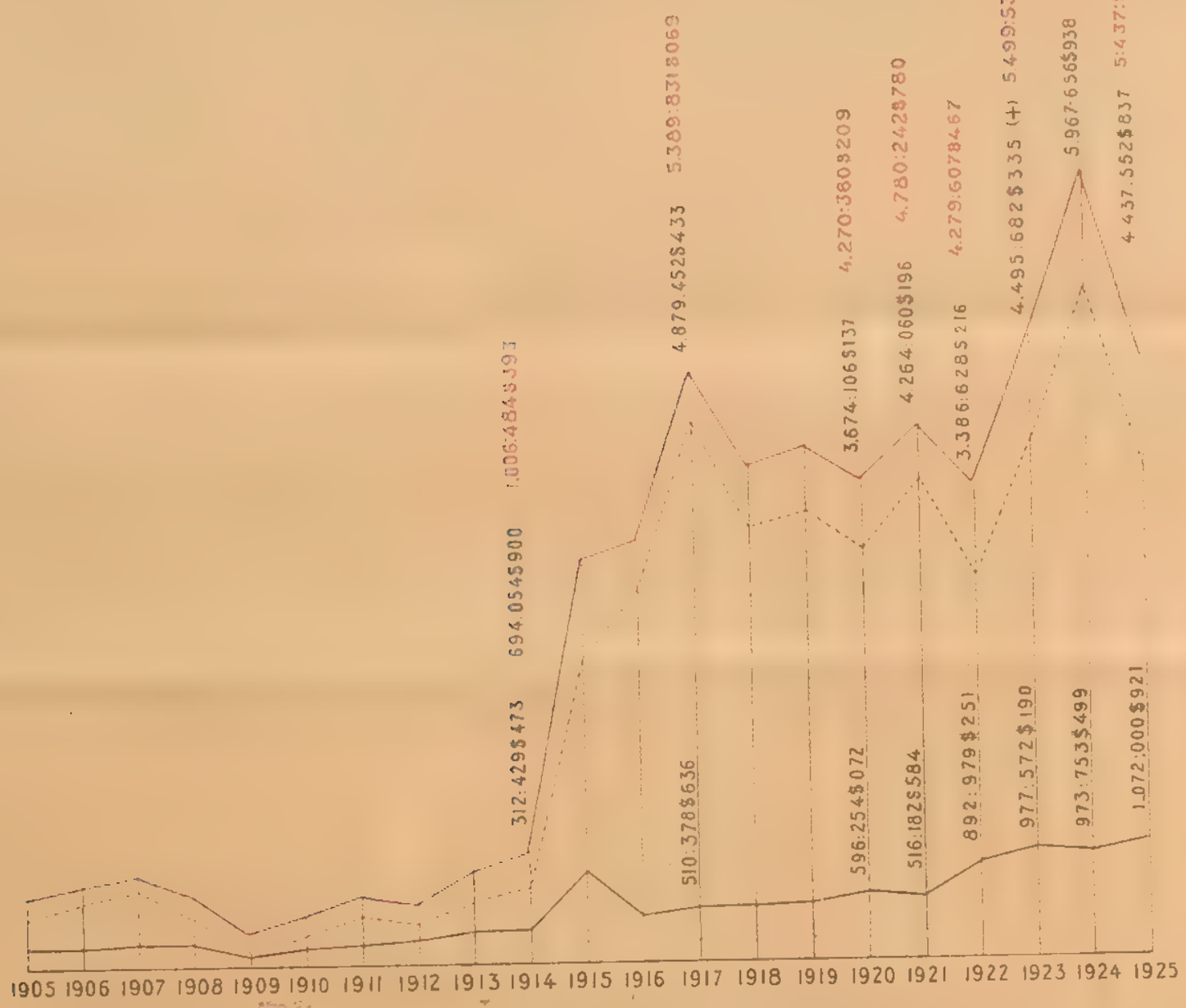
(+) Incluidas as porcentagens de administração depreciação e o lucro industrial, no total

IMP. NACIONAL

E.F. C.B.

LOCOMOÇÃO

Fornecimentos feitos a diversos
no periodo de 21 annos
1905-1925



ESCALAS

Pessoal
Material
Total
1 m/m = 50.000$000

(+) Incluidas as porcentagens de administração depreciação e o lucro industrial, no total

IMP. NACIONAL

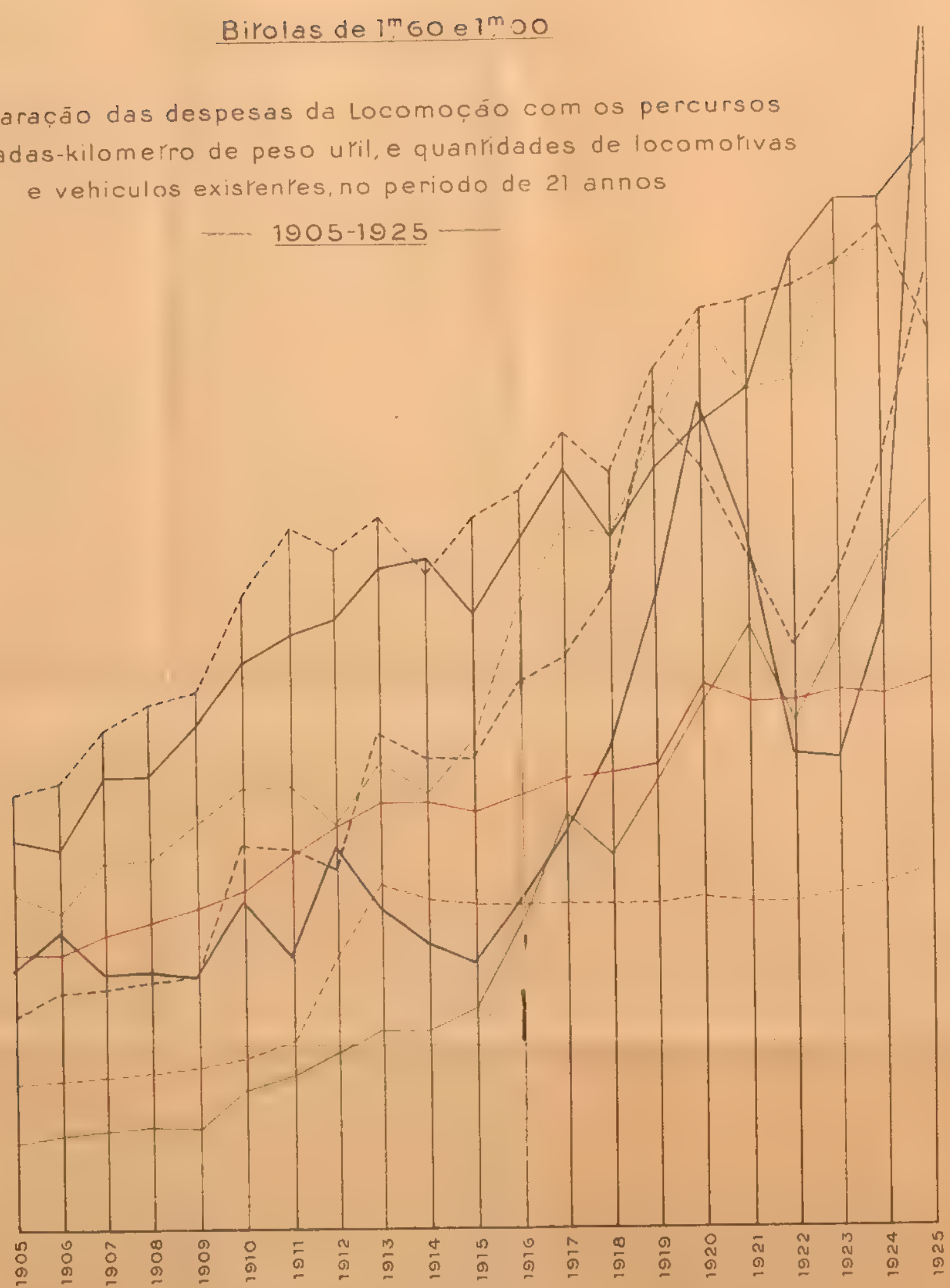
E. F. C. B.

LOCOMOÇÃO

Bitolas de 1m60 e 1m00

Comparação das despesas da Locomoção com os percursos e toneladas-kilometro de peso util, e quantidades de locomotivas e vehiculos existentes, no periodo de 21 annos

1905-1925



kilometros percorridos pelos vehiculos
" " " " pelas locomotivas
Quantidade de vehiculos
" " " " locomotivas
Despesa de custeio da Locomoção
" total da reparação de vehiculos
" " " " " locomotivas
Toneladas-kilometro em geral (peso util).

1m/m = 1.500.000 kilometros; 100.000; 100; 5; 500:000$000; 40:000$000; 40:000$000; 5.000.000

E. F. C. B. LOCOMOÇÃO

Custeio da tonelada-kilometro (peso util) e do vehiculo-kilometro no periodo de 21 annos

1905-1925

——— Vehiculo-Kilometro

——— Tonelada-Kilometro

ESCALA 1m/m = 2 reis

OBSERVAÇÕES

(*) Incluida a importancia de 1.694:361$822 correspondente ao credito de 4.651:805$991 concedido á Estrada depois de encerrado o exercicio de 1914

IMP. NACIONAL

KEROZENE		DIVERSOS	TOTAL DO MATERIAL	TOTAL DO PESSOAL	TOTAL GERAL
Quantidade	Importancia	Importancia			
—	—	—	617:171$996	301:615$533	918:787$529
118,500	81$221	65$604	69:551$942	28:414$730	97:966$672
2.540,500	1:795$896	1:107$239	1.246:411$253	401:849$710	1.648:260$963
2.661,500	1:883$862	1:513$554	2.152:659$687	566:404$248	2.719:063$935
2.033,800	1:522$385	1:240$088	1.653:054$894	454:198$979	2.107:253$873
7.354,300	5:283$364	3:927$277	5.738:849$772	1.752:483$200	7.491:332$972
7.471,750	3:091$968	5:905$365	6.866:100$167	1.557:474$876	8.423:575$043
—	2:191$396	—	—	195:008$324	—
117,450	—	1:978$088	1.127:250$395	—	932:242$071
24,000	18$085	27$522	4:010$471	3:337$120	7:347$591
171,500	130$682	221$717	119:557$904	21:632$112	141:190$016
6,500	4$666	—	4:558$233	1:563$149	6:121$382
1,000	$703	98$408	1:173$150	823$374	1:996$524
5,000	3$822	—	1:021$698	1:808$632	2:830$330
78,000	58$126	14$536	49:247$569	10:980$586	60:228$155
286,000	216$084	362$183	179:569$025	40:144$973	219:713$998
222,000	94$260	267$908	118:384$453	31:639$477	150:023$930
64,000	121$824	94$275	61:184$572	8:505$496	69:690$068
—	—	—	—	—	—
682,000	493$477	920$021	327:199$069	148:963$721	476:162$790
12,000	8$860	—	176$117	42$500	218$617
1.199,250	834$077	676$630	482:952$879	150:538$020	633:490$899
60,000	43$831	103$144	19:322$849	—	19:322$849
1.953,250	1:380$245	1:699$795	829:650$914	299:544$241	1.129:195$155
2.787,550	1:154$064	2:251$871	934:317$340	263:022$624	1.197:339$964
834,300	226$181	—	—	36:521$617	—
—	—	552$076	104:666$426	—	68:144$809
—	—	—	—	19:444$214	19:444$214
—	—	—	—	162$774	162$774
—	—	—	—	19$700	19$700
—	—	—	—	19:626$688	19:626$688
9.593,550	6:879$693	5:989$255	6.748:069$711	2.111:799$102	8.859:868$813

Reparação do material rodante — « Resumo »

Locomotivas de 1m,60

TYPOS	QUANTIDADE DE LOCOMOTIVAS									PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGENS DE:		TOTAL	MÉDIA POR TYPO
	E. do Dentro	S. Diogo	B. do Piraly	Entre-Rios	Palmyra	Lafayette	Cachoeira	Norte	Total			Administração	Depreciação		
American	5	13	10	9	1	19	—	4	61	362:837$085	419:775$481	164:745$725	41:977$548	989:335$839	16:218$620
Consolidation	10	2	16	[illegible]	[illegible]	26	23	12	197	626:865$535	846:854$252	303:584$452	84:686$413	1.862:000$652	9:451$779
Mallet	1	—	20	—	—	—	—	5	[illegible]	143:423$462	189:781$717	71:711$730	18:978$173	423:895$082	16:303$657
Mogul	2	13	1	—	—	—	—	2	18	132:610$727	172:706$523	65:414$595	17:270$651	388:002$496	21:555$695
Mastodonte	—	—	—	1	—	—	3	2	6	61:564$487	76:434$257	30:717$323	7:643$426	176:359$493	29:393$248
Manobras	2	3	—	—	—	—	—	—	5	58:373$021	58:190$583	28:925$167	5:819$057	151:307$828	30:261$565
Mikado	—	—	1	—	—	—	—	—	1	412$323	421$690	206$161	42$169	1:082$343	1:082$343
Pacific	4	4	—	—	34	—	4	—	46	235:104$499	362:236$004	108:474$068	36:223$599	742:038$170	16:131$264
Prairie	7	2	—	—	—	—	—	—	9	195:070$325	207:422$658	97:535$161	20:742$261	520:770$405	57:863$378
Ten-Wheel	—	—	8	9	—	—	9	13	39	222:055$749	306:603$487	109:466$516	30:660$349	668:786$101	17:148$361
Total em 1925	31	37	[illegible]	47	115	45	39	38	408	2.038:317$213	2.640:436$652	980:780$893	264:043$646	5.923:578$409	14:518$574
Total em 1924	38	20	37	57	102	25	18	41	338	1.653:820$146	2.311:648$339	330:763$975	231:164$812	4.527:397$332	13:394$666
Differenças para mais em 1925	—	17	19	—	13	20	21	—	70	384:497$067	328:788$253	650:016$923	32:878$834	1.396:181$077	1:123$908
Differenças para menos em 1925	7	—	—	10	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—

Reparação do material rodante — « Recapitulação »

Locomotivas de 1m,60

TYPOS	QUANTIDADE DE LOCOMOTIVAS								PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGENS DE:		TOTAL	MÉDIA POR TYPO
	S. Diogo	B. do Pirahy	E. Rios	Palmyra	Lafayette	Cachoeira	Norte	Total			Administração	Depreciação		
DEPOSITOS DA TRACÇÃO														
American	13	10	9	1	19	—	4	56	171:500$597	207:429$517	82:845$665	20:742$952	482:518$731	8:616$405
Consolidation	2	16	28	80	26	23	12	187	369:995$248	522:177$111	175:149$305	52:217$701	1.119:539$365	5:986$841
Mallet	—	20	—	—	—	—	5	25	95:037$302	139:687$841	47:518$650	12:968$783	295:212$576	11:848$503
Mogul	13	1	—	—	—	—	2	16	53:796$541	65:441$145	26:007$501	6:544$115	151:789$302	9:486$831
Mastodonte	—	—	1	—	—	3	2	6	61:564$487	76:434$257	30:717$323	7:643$426	176:359$493	29:393$248
Manobras	3	—	—	—	—	—	—	3	11:690$815	6:805$100	5:584$064	680$509	24:760$488	8:253$496
Mikado	—	1	—	—	—	—	—	1	412$323	421$660	206$161	42$169	1:082$343	1:082$343
Pacific	4	—	—	34	—	4	—	42	99:926$979	210:108$085	40:885$303	21:010$809	371:931$176	8:855$504
Prairie	2	—	—	—	—	—	—	2	6:832$510	10:379$454	3:416$255	1:037$945	21:666$164	10:833$082
Ten-Wheel	—	8	9	—	—	9	13	39	222:055$749	306:603$487	109:466$516	30:660$349	668:786$101	17:148$361
Total em 1925	37	56	47	115	45	39	38	377	1.092:812$551	1.545:487$687	521:796$743	154:548$758	3.314:645$739	8:792$163
Total em 1924	20	37	57	102	25	18	41	300	828:725$524	1.321:875$258	165:745$056	132:187$522	2.448:533$360	8:161$777
Differenças para mais em 1925	17	19	—	13	20	21	—	77	264:087$027	223:612$429	356:051$687	22:361$236	866:112$379	650$386
Differenças para menos em 1925	—	—	10	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
ENGENHO DE DENTRO														
American								5	191:336$488	212:345$964	81:900$060	21:234$596	506:817$108	101:363$421
Consolidation								10	256:870$287	324:687$141	128:435$147	32:468$712	742:461$287	74:246$128
Mallet								1	48:386$160	50:093$876	24:193$080	5:009$390	127:682$506	127:682$506
Mogul								2	78:814$186	107:265$378	39:407$094	10:726$536	236:213$194	118:106$597
Manobras								2	46:682$206	51:385$483	23:341$103	5:138$548	126:547$340	63:273$670
Pacific								4	135:177$520	152:127$919	67:588$765	15:212$790	370:106$994	92:526$748
Prairie								7	188:237$815	197:043$204	94:118$906	19:704$316	499:104$241	71:300$605
Total em 1925								31	945:504$662	1.094:948$965	458:984$155	109:494$888	2.608:932$670	84:159$118
Total em 1924								38	825:094$622	989:773$141	165:018$919	98:977$290	2.078:863$972	54:706$946
Differenças para mais em 1925								—	120:410$040	105:175$824	293:965$236	10:517$598	530:068$698	29:452$172
Differenças para menos em 1925								7	—	—	—	—	—	—

Reparação do material rodante — «Resumo»

Locomotivas de 1m,00

TYPOS	QUANTIDADE DE LOCOMOTIVAS												PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGENS DE:		TOTAL	MÉDIA POR TYPO
	E. de Dentro	Entre-Rios	Palmyra	Lafayette	Sete Lagôas	Cachoeira	Norte	G. Portella	Valença	Alfredo Maia	Corintho	Total			Administração	Depreciação		
American	—	—	—	1	—	—	—	—	2	12	—	15	94:106$723	115:877$246	46:764$077	11:587$724	268:335$770	17:889$05.
Consolidation	2	2	10	79	80	—	—	8	18	7	34	240	419:987$697	529:295$215	192:271$509	52:929$507	1.194:483$928	4:977$016
Mallet	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	56:293$226	52:476$206	28:146$612	5:247$621	142:163$665	47:387$888
Mogul	—	1	—	1	1	—	—	2	—	4	—	9	17:343$925	16:56[illegible]$141	8:671$962	1:656$914	44:241$942	4:915$771
Mastodonte	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	19	37	29:436$258	44:466$630	14:718$129	4:446$662	93:067$679	2:515$342
Manobras	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	4	5	12:456$996	14:204$743	6:022$016	1:420$475	34:104$230	6:820$846
Mikado	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4	2:206$089	1:257$622	1:103$044	125$762	4:692$517	1:173$129
Ten-Wheel	—	—	—	17	34	—	—	4	—	10	19	84	190:223$003	230:520$239	91:428$825	23:052$022	535:224$089	6:371$715
Total em 1925	2	3	10	102	134	—	—	17	20	33	76	397	822:053$917	1.004:667$042	389:126$174	100:466$687	2.316:313$820	5:834$543
Total em 1924	—	2	6	72	118	1	2	24	14	29	13	281	722:509$212	1.005:609$365	144:501$829	100:560$928	1.973:181$334	7:021$997
Differenças para mais em 1925	2	1	4	30	16	—	—	—	6	4	63	116	99:544$705	—	244:624$345	—	343:132$485	—
Differenças para menos em 1925	—	—	—	—	—	1	2	7	—	—	—	—	—	942$323	—	94$241	—	1:187$454

Reparação do material rodante — Resumo

Carros de 1m,60

SERIES	QUANTIDADE DE CARROS					PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGENS DE:		TOTAL	MÉDIA POR SERIE
	E. Dentro	E. Rio.s	Lafayette	Norte	Total			Administração	Depreciação		
A	4	—	—	—	4	32:453$505	44:805$099	16:236$751	4:480$508	97:965$863	24:491$465
B	38	—	—	34	72	273:846$168	328:521$011	129:375$488	32:852$112	764:594$779	10:619$371
BD	3	—	—	6	9	6:203$140	11:626$380	3:101$570	1:162$642	22:093$732	2:454$859
BS	7	—	—	1	8	66:615$816	55:306$417	30:168$310	5:530$642	157:621$186	19:702$648
C	—	1	—	—	1	295$437	250$053	147$719	25$005	718$214	718$214
CM	2	1	—	—	3	7:366$864	4:447$947	2:049$351	444$794	14:308$956	4:769$652
D	39	1	—	32	72	185:293$260	189:064$734	91:225$147	18:906$468	484:489$609	6:729$022
DM	19	—	—	13	32	169:852$549	222:535$854	83:116$681	22:253$590	497:758$674	15:554$958
FF	6	—	—	6	12	21:702$043	20:793$344	10:555$137	2:079$333	55:129$857	4:594$154
FS	6	—	—	—	6	26:000$704	19:345$959	11:916$848	1:934$595	59:198$106	9:866$351
QR	—	—	—	2	2	905$189	757$841	452$595	75$784	2:191$409	1:095$704
R	4	—	—	4	8	28:960$511	26:662$704	13:216$547	2:666$270	71:506$032	8:938$254
RT	9	—	—	—	9	73:844$886	80:129$336	30:737$805	8:012$935	192:724$962	21:413$884
S	—	—	—	1	1	2:947$034	15:310$563	1:473$517	1:531$056	21:262$170	21:262$170
Z	—	—	—	1	1	600$155	538$308	120$031	53$831	1:312$325	1:312$225
Total em 1925	137	3	—	100	240	896:887$261	1.020:095$550	423:883$497	102:009$566	2.442:875$874	10:178$649
Total em 1924	140	1	3	60	204	667:691$039	699:861$467	133:538$187	69:986$119	1.571:076$812	7:701$356
Differença para mais em 1925	—	2	—	40	36	229:196$222	320:234$083	290:345$310	32:023$447	871:799$062	2:477$293
Differença para menos em 1925	3	—	3								

Reparação do material rodante — Recapitulação

Carros de 1m,60

SERIES	QUANTIDADE DE CARROS				PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGENS DE:		TOTAL	MÉDIA POR SERIE
	E. Rios	Lafayette	Norte	Total			Administração	Depreciação		
TRACÇÃO										
B.	—	—	34	34	57:828$262	123:983$921	27:479$803	12:398$394	221:690$380	6:520$305
BD	—	—	6	6	5:171$009	8:265$366	2:585$504	826$536	16:848$415	2:808$069
BS	—	—	1	1	1:045$191	1:189$719	522$595	118$972	2:876$477	2:876$477
C.	1	—	—	1	295$437	250$053	147$719	25$005	718$214	718$214
CM	1	—	—	1	1:001$123	1:163$108	500$562	116$311	2:781$104	2:781$104
D.	1	—	32	33	32:785$773	55:715$798	15:733$837	5:571$837	109:806$[illegible]	3:327$484
DM	—	—	13	13	16:499$199	23:341$766	7:671$513	2:334$176	49:846$654	3:834$358
FF	—	—	6	6	4:393$153	9:315$958	2:196$577	931$595	16:837$283	2:806$213
QR	—	—	2	2	905$189	757$841	452$595	75$784	2:191$409	1:095$704
R.	—	—	4	4	4:490$475	3:965$183	2:245$338	396$518	11:097$414	2:774$334
S.	—	—	1	1	2:947$034	15:310$563	1:473$517	1:531$056	21:262$170	21:262$170
L.	—	—	1	1	600$155	538$308	120$031	53$831	1:312$325	1:312$325
Total em 1925.	3	—	100	103	127:962$000	243:797$584	61:129$491	24:379$756	457:268$831	4:439$503
Total em 1924.	1	3	60	64	74:209$771	104:618$564	14:841$951	10:461$852	204:132$138	3:189$564
Diff rença para mais em 1925	2	—	40	39	53:752$229	139:179$020	46:287$540	13:917$904	253:136$693	1:249$939
Differença para menos em 1925	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—
ENGENHO DE DENTRO										
A				4	32:453$505	44:805$099	16:226$751	4:480$508	97:965$863	24:491$465
B				38	216:017$906	204:537$090	101:895$685	20:453$718	542:904$399	14:286$957
BD				3	1:032$131	3:361$014	516$066	336$106	5:245$317	1:748$439
BS				7	65:570$625	54:116$698	29:645$715	5:411$671	154:744$709	22:106$387
CM				2	6:365$741	3:284$839	1:548$789	328$483	11:527$852	5:763$926
D				33	152:507$487	133:348$936	75:491$310	13:334$890	374:682$623	9:607$246
DM				19	153:353$350	199:194$088	75:445$168	19:919$414	447:912$020	23:574$316
FF				6	17:308$890	11:477$386	8:358$560	1:147$738	38:292$574	6:380$429
FS				6	26:000$704	19:345$959	11:916$848	1:934$595	59:198$106	9:866$351
R				4	24:470$036	22:697$521	10:971$309	2:269$752	60:408$618	15:102$155
RT				9	73:844$886	80:129$336	30:737$805	8:012$935	192:724$962	21:413$884
Total em 1925				137	768:925$261	776:297$966	362:754$006	77:629$810	1.985:607$043	14:493$482
Total em 1924				140	593:491$268	596:242$903	118:696$236	59:524$267	1.366:944$674	9:763$890
Differença para mais em 1925				—	175:443$993	181:055$063	244:057$770	18:105$543	618:662$369	4:729$592
Differença para menos em 1925.				3	—	—	—	—	—	—

Reparação do Material Rodante — Resumo

Carros de 1m,00

SERIES	QUANTIDADE DE CARROS									PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGENS DE:		TOTAL	MÉDIA POR SERIE
	Entre Rios	Palmyra	Lafayette	S. Lagôas	Cachoeira	Valença	A. Maia	Corintho	Total			Administração	Depreciação		
A	—	—	8	—	—	—	11	—	19	30:072$438	42:931$962	14:943$267	4:293$196	92:240$863	4:854$782
B	8	3	13	—	1	7	7	6	45	58:096$651	92:662$214	28:274$225	9:266$217	158:299$307	4:184$429
BD	3	—	8	—	—	2	..	1	14	25:008$811	38:344$939	12:292$973	3:834$494	79:481$217	5:677$229
D	4	2	14	—	1	8	13	2	44	80:853$713	95:046$361	40:137$261	9:504$632	225:541$967	5:125$953
DM	—	—	3	—	—	—	—	—	3	2:308$329	2:020$437	1:154$164	202$043	5:684$973	1:894$991
FF	3	—	11	—	—	3	—	3	20	30:548$268	41:700$580	15:174$610	4:170$056	91:593$514	4:579$675
RT	—	—	11	—	—	—	—	—	11	7:252$001	12:436$103	3:129$909	1:243$608	24:061$621	2:187$420
Auxilio Soccorro	—	—	1	—	—	—	—	—	1	3:161$219	2:632$051	1:580$609	263$205	7:637$084	7:637$084
Total em 1925	18	5	69	—	2	20	31	12	157	237:301$430	327:774$647	116:687$018	32:777$451	714:540$546	4:551$213
Total em 1924	23	6	70	1	—	25	46	8	179	246:569$936	404:965$680	49:314$000	40:496$560	741:346$176	4:141$598
Differença para mais em 1925	—	—	—	—	2	—	—	4	—	—	—	67:373$018	—	—	409$615
Differença para menos em 1925	5	1	1	1	—	5	15	—	22	9:268$506	77:191$033	—	7:719$109	26:805$630	—

Reparação do Material Rodante — "Resumo"

Vagões de 1m,60

SÉRIES	QUANTIDADE DE VAGÕES							PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGENS DE :		TOTAL	MÉDIA POR SERIE
	E. Dentro	E. Rios	Palmyra	Lafayette	Cachoeira	Norte	Total			Administração	Depreciação		
FG.	8	—	—	—	—	—	8	1:048$025	1:347$937	524$012	134$793	3:054$767	381$845
FP.	6	—	—	—	—	2	8	5:236$220	8:261$978	2:476$442	826$198	16:800$838	2:100$104
FV.	4	—	—	—	—	1	5	7:715$117	14:971$838	3:857$561	1:497$184	28:041$700	5:608$340
GH.	5	—	—	—	—	1	6	4:891$467	6:359$681	2:296$394	636$968	14:194$510	2:365$751
H	8	51	—	—	—	65	124	56:429$361	251:894$614	26:196$104	25:189$460	359:709$539	2:900$883
HJ	—	7	—	—	—	5	12	2:580$251	10:598$855	1:131$858	1:059$886	15:370$860	1:280$905
JJ	—	1	—	—	—	—	1	183$743	865$789	94$872	86$579	1:236$983	1:236$983
K	10	—	—	—	—	—	10	7:199$241	11:090$603	2:851$176	1:109$059	22:250$079	2:225$007
KF.	3	4	—	—	—	6	13	3:282$206	10:252$717	1:212$743	1:025$270	15:772$936	1:213$302
N	4	1	—	—	—	—	5	4:079$438	8:692$442	1:759$877	869$244	15:401$001	3:080$000
NA.	18	42	—	—	—	—	60	21:247$402	56:925$482	10:187$784	5:692$547	94:053$215	1:567$553
NB.	[illegible]	2	—	—	—	—	11	4:646$090	11:777$823	1:884$286	1:177$782	19:485$981	1:771$452
NL.	103	39	—	—	—	48	190	69:724$144	180:343$716	32:548$008	18:034$358	300:651$126	1:582$374
OO.	32	12	—	—	—	14	58	19:339$017	33:360$604	9:443$619	3:336$054	65:479$294	344$627
OT.	30	6	—	—	—	6	42	14:462$203	27:296$829	7:034$737	2:729$679	51:523$448	1:226$148
P	—	1	—	—	—	—	1	1:404$979	5:072$796	702$489	507$279	7:687$543	7:687$543
Q	18	—	1	—	—	7	26	9:247$102	11:601$163	4:422$007	1:160$114	26:430$386	1:016$553
QL.	7	1	—	—	—	3	11	3:179$347	3:772$643	1:589$673	377$261	8:918$924	810$811
QM.	1	—	—	—	—	30	31	5:405$593	12:559$422	2:572$447	1:255$918	21:793$380	703$012
T	73	19	—	—	1	18	111	36:060$315	112:962$403	17:232$700	11:296$236	177:551$654	1:599$564
TQ.	—	1	—	—	—	3	4	533$917	731$521	266$958	73$153	1:605$549	401$387
TM.	—	1	—	—	—	1	2	1:501$512	4:460$742	750$756	446$074	7:159$084	3:579$342
V	120	25	1	—	—	48	194	99:794$720	211:924$813	46:675$095	21:192$577	379:587$205	1:956$635
VA.	43	25	—	—	—	16	84	40:039$481	64:159$610	18:761$464	6:415$980	129:376$535	1:540$196
VB.	21	21	—	—	—	7	49	34:489$337	78:164$739	16:286$566	7:816$360	136:757$002	2:790$959
VM.	16	12	—	—	—	11	39	20:150$053	58:003$610	10:075$025	5:800$362	94:029$050	2:411$001
Total em 1925 . . .	539	271	2	—	1	292	1.105	473:876$281	1.197:464$380	222:835$553	119:746$375	2.013:922$589	1:706$714
Total em 1924 . . .	666	322	3	2	—	187	1.180	459:230$285	1.241:214$127	91:845$965	124:121$377	1.916:411$754	1:624$077
Differença para mais em 1925.	—	—	—	—	1	105	—	14:645$996	—	130:989$588	—	97:510$835	82$637
Differença para menos em 1925.	127	51	1	2	—	—	75	—	43:749$747	—	4:375$002	—	—

Reparação do material rodante — Recapitulação

Vagões de 1m,60

SÉRIES	QUANTIDADE DE VAGÕES						PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGENS DE:		TOTAL	MÉDIA POR SÉRIE
	Palmyra	Entre-Rios	Lafayette	Cachoeira	Norte	Total			Administração	Depreciação		
FP	—	—	—	—	2	2	564$950	286$922	282$475	28$692	1:163$039	586$510
FV	—	—	—	—	1	1	113$400	230$967	56$700	23$097	424$164	424$164
GH	—	—	—	—	1	1	301$850	477$997	150$925	47$800	978$572	978$572
H	—	51	—	—	65	116	50:576$202	239:298$730	23:287$696	23:929$874	337:092$502	2:905$969
HJ	—	7	—	—	5	12	2:580$251	10:598$865	1:131$858	1:059$886	15:370$860	1:280$905
JJ	—	1	—	—	—	1	189$743	865$789	94$872	86$579	1:236$983	1:236$983
KF	—	4	—	—	6	10	1:669$800	5:545$615	591$745	554$561	8:361$721	836$172
N	—	1	—	—	—	1	867$634	2:521$458	173$527	252$146	3:814$755	3:814$765
NA	—	42	—	—	—	42	10:529$464	38:686$746	4:828$813	3:868$674	57:913$697	1:378$873
NB	—	2	—	—	—	2	217$928	1:616$765	108$964	161$677	2:105$334	1:052$667
NL	—	39	—	—	48	87	24:423$244	87:782$607	11:350$893	8:778$256	132:335$000	1:521$091
OO	—	12	—	—	14	26	5:114$326	14:503$513	2:395$114	1:450$351	23:463$304	902$434
OT	—	6	—	—	6	12	2:911$459	8:156$762	1:259$358	815$675	13:143$254	1:095$271
Q	1	—	—	—	7	8	1:541$031	2:754$166	658$853	275$417	5:229$467	653$683
QL	—	1	—	—	3	4	540$287	968$036	270$144	96$803	1:875$270	468$817
QM	1	—	—	—	30	30	4:642$831	11:940$118	2:191$316	1:194$012	19:968$277	665$609
P	—	1	—	—	—	1	1:404$979	5:072$796	702$489	507$279	7:687$543	7:687$543
T	—	19	—	1	18	38	8:038$533	34:050$717	3:714$057	3:405$075	49:208$382	1:294$957
TQ	—	1	—	—	3	4	533$917	731$521	266$958	78$153	1:605$549	401$387
TM	—	1	—	—	1	2	1:501$512	4:460$742	750$756	446$074	7:159$086	3:579$542
V	1	25	—	—	48	74	10:851$636	57:481$836	8:688$380	5:748$184	90:770$036	1:226$622
VA	—	25	—	—	16	41	9:649$879	20:331$910	4:701$908	2:033$188	36:716$885	895$533
VB	—	21	—	—	7	28	9:483$549	38:576$369	4:320$609	3:857$636	56:238$163	2:008$505
VM	—	12	—	—	11	23	8:640$406	27:155$178	4:320$203	2:715$518	42:831$305	1:862$230
Total em 1925	2	271	—	1	292	566	164:888$811	614:096$125	76:298$613	61:409$607	916:693$156	1:619$599
» » 1924	3	322	2	—	187	514	133:695$235	446:986$495	26:739$033	44:698$638	652:119$401	1:268$714
Differença para mais em 1925	—	—	—	1	105	52	31:193$576	167:109$630	49:559$583	16:710$969	264:573$755	350$885
Differença para menos em 1925	1	51	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Reparação do material rodante — Recapitulação

Vagões de 1,m60

SERIES	QUANTIDADE DE VAGÕES	PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGENS DE : Administração	PERCENTAGENS DE : Depreciação	TOTAL	MÉDIA POR SÉRIE
Engenho de Dentro:							
FC	8	1:048$025	1:347$937	524$012	134$793	3:054$767	381$845
FP	[illegible]	4:671$270	7:975$056	2:193$967	797$506	15:637$799	2:606$299
FV	4	7:601$717	14:740$871	3:800$861	1:474$087	27:617$536	6:904$384
GH	5	4:589$617	5:891$684	2:145$469	589$168	13:215$938	2:643$196
H	8	5:853$159	12:595$884	2:908$408	1:259$586	22:617$037	2:827$129
K	10	7:199$241	11:090$603	2:851$176	1:109$059	22:250$079	2:225$007
KF	3	1:612$406	4:707$102	620$998	471$709	7:411$215	2:470$405
N	4	3:211$804	6:170$984	1:586$350	617$098	11:586$236	2:896$559
NA	18	10:717$736	18:238$736	5:358$971	1:823$873	36:139$518	2:000$751
NB	9	4:428$162	10:161$058	1:775$322	1:016$105	17:380$647	1:931$183
NL	103	45:300$900	92:561$109	21:198$015	9:256$102	168:316$126	1:634$137
OO	32	14:224$691	18:857$091	7:048$505	1:885$703	42:015$990	1:312$999
OT	30	11:550$744	19:140$067	5:775$379	1:914$004	38:380$194	1:279$339
Q	18	7:706$071	8:846$997	3:763$154	884$697	21:200$919	1:177$828
QL	7	2:639$060	2:804$607	1:319$529	280$458	7:043$654	1:006$236
QM	1	762$762	619$304	381$131	61$906	1:825$103	1:825$103
T	73	28:021$782	78:911$686	13:518$643	7:891$161	128:343$272	1:758$127
V	120	80:943$084	154:442$977	37:986$715	15:444$393	288:817$169	2:406$809
VA	43	30:389$602	43:827$700	14:059$556	4:382$792	92:659$650	2:154$175
VB	21	25:005$788	39:588$370	11:965$957	3:958$724	80:518$839	3:834$230
VM	16	11:509$647	30:848$432	5:754$822	3:084$844	51:197$745	3:199$859
Total em 1925 . .	539	308:987$470	583:308$255	146:536$940	58:336$768	1.097:229$433	2:035$676
Total em 1924 . .	666	325:535$050	794:227$632	65:106$932	79:422$739	1.264:292$353	1:898$336
Differença para mais em 1925.	—	—	—	81:430$008	—	—	137$340
Differença para menos em 1925.	127	16:547$580	210:859$377	—	21:085$971	167:062$920	—

Reparação do material rodante. — Resumo

Vagões de 1,00

SÉRIES	QUANTIDADE DE VAGÕES										PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGENS DE:		TOTAL	MÉDIA POR SÉRIE
	E. Dentro	E. Rios	Palmyra	Lafayette	Sete Lagôas	Cachoeira	Valença	Alfredo Maia	Corintho	Total			Administração	Depreciação		
DL.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1:019$088	560$641	509$544	56$064	2:145$337	2:145$337
FV.	—	4	—	—	—	—	1	—	—	5	2:672$469	5:399$015	1:336$234	539$901	9:947$619	1:989$522
H	—	15	1	—	71	1	—	—	5	93	20:735$447	75:434$227	9:946$991	7:543$423	113:660$088	1:222$151
N	—	—	—	1	4	—	—	—	—	5	2:275$435	9:531$516	1:137$717	953$152	13:897$820	2:779$564
NA.	—	2	—	—	8	—	3	—	—	13	3:832$430	16:125$874	1:807$542	1:612$586	23:378$432	1:798$340
NB.	—	—	—	—	3	—	—	—	2	5	1:031$730	3:856$926	515$865	385$693	5:790$214	1:158$042
NM	—	8	2	—	32	—	—	—	3	45	10:139$406	48:730$246	4:795$036	4:873$023	68:537$711	1:523$060
OO.	—	—	—	—	5	—	—	—	—	5	1:516$187	4:826$441	650$438	482$644	7:475$710	1:495$142
OT.	—	42	—	—	41	1	6	—	1	91	22:120$905	90:514:889	10:712$656	9:051$491	132:399$941	1:454$944
T	1	21	2	—	52	—	12	1	7	96	24:411$718	89:382$267	11:966$173	8:938$224	134:698$382	1:403$108
TA.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	238$912	1:383$332	119$456	138$333	1:880$033	1:880$033
V	—	30	8	1	49	1	14	2	3	108	26:726$418	95:042$423	12:500$151	9:504$238	143:773$230	1:331$233
VA.	—	1	—	1	7	—	2	—	1	12	2:004$210	10:753$754	1:002$104	1:075$375	14:835$443	1:236$286
VB.	—	—	—	2	6	—	—	—	2	10	3:763$484	10:794$584	1:881$741	1:079$457	17:519$266	1:751$926
VM	—	7	—	—	32	—	3	—	—	42	14:050$466	42:417$557	6:584$944	4:241$753	67:294$720	1:602$255
Total em 1925 . . .	1	131	13	5	310	3	41	3	25	532	136:538$305	504:753$692	65:466$592	50:475$357	757:233$946	1:423$372
Total em 1924 . . .	—	156	18	20	261	1	44	6	25	531	142:381$482	300:452$904	28:476$281	30:045$286	501:355$953	944$173
Differença para mais em 1925.	1	—	—	—	49	2	—	—	—	1	—	204:300$788	36:990$311	20:430$071	255:877$993	479$199
Differença para menos em 1925.	—	25	5	15	—	—	3	3	—	—	5:843$177	—	—	—	—	—

Reparação do material rodante pela Industria Particular

Wagons de 1,60

A. THUN & CIA. LTDª.

Series	Quantidade	Custo	
		Parcial	Total
N	14	12:925$545	180:957$630
NA	17	12:925$539	219:734$163
NL	28	12:925$539	361:915$092
OO	25	12:925$539	323:138$475
OT	96	12:925$539	1.240:851$744
T	20	12:925$539	258:510$780
	200		2.585:107$884

CIA. MERIDIONAL DE MINERAÇÃO

Series	Quantidade	Custo	
		Parcial	Total
H	65	13:254$098	861:516$370
N	3	13:254$113	39:762$338
NA	14	13:254$098	185:557$372
T	40	13:254$098	530:163$920
	122		1.617:000$000

CIA. BRASILEIRA DE MATERIAL RODANTE

Series	Quantidade	Custo	
		Parcial	Total
H	4	13:168$525	52:674$100
OT	5	12:378$414	61:892$072
V	3	13:168$526	39:505$580
VM	2	11:851$674	23:703$349
	14		177:775$101

Recapitulação

	Quantidade	Importancia
A. Thun & Cia. Ltd	200	2.585:107$884
Cia. Meridional de Mineração	122	1.617:000$000
Cia. Brasileira de Material Rodante	14	177:775$101
	336	4.379:882$985

Nota : — As reparações contractadas pelas companhias acima, foram feitas pela Middletown Car Company.

Montagem do material rodante durante o anno de 1925

ESPECIE DA VIATURA	QUANTIDADE	BITOLA	NUMEROS	TYPOS OU SÉRIES	DEPARTAMENTO ONDE FOI PROCEDIDA A MONTAGEM	PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGEM DE: Administração	PERCENTAGEM DE: Depreciação	TOTAL	MÉDIA
		m									
Locomotivas . .	3	1,00	401 a 403	Mikado	Deposito de Entre-Rios .	4:334$193	842$833	2:167$096	84$283	7:428$405	2:476$135
» . .	8	1,00	404 a 411	»	» » Lafayette .	5:411$852	3:672$578	2:707$423	367$258	12:159$111	1:519$888
» . .	1	1,60	800	»	» » B. do Pirahy	2:459$882	1:529$974	1:229$941	152$997	5:372$794	5:372$794
» . .	4	1,60	801 a 804	»	Locomoção	12:780$250	3:235$756	6:390$127	324$575	22:740$708	5:685$177
Carros. . . .	6	1,60	227 a 232	B	»	24:842$342	5:306$383	12:421$170	530$637	43:100$532	7:183$422
»	4	1,60	69 a 72	DM	Norte.	10:625$075	1:140$764	5:312$537	114$076	17:192$452	4:298$113
Vagões . . .	50	1,60	251 a 300	NA	Locomoção	17:013$756	5:059$964	8:506$877	505$997	31:086$594	621$731
» . . .	30	1,60	352 a 381	VA	»	11:142$789	41:009$021	5:571$395	4:100$902	61:824$107	2:060$803
» . . .	32	1,00	1 a 32	NL	Deposito de Lafayette .	1:164$659	3:181$713	582$329	318$172	5:246$873	163$964
Auto-Motrizes .	2	1,00	1 e 2		» » A. Maia. .	626$855	1:237$768	313$428	123$777	2:301$828	1:150$914
						90:401$653	66:216$754	45:202$323	6:622$674	208:453$404	

NOTA — A conta da montagem dos 40 vagões da serie FV, foi fechada em 1926.

Producção da serraria das officinas do Engenho de Dentro

DESIGNAÇÃO	ESPECIE DE UNIDADE	PREÇOS DE UNIDADE			QUANTIDADE DO MATERIAL APPLICADO NAS OBRAS	QUEBRA DO MATERIAL VERIFICADO NO PREPARO DAS OBRAS	PERCENTAGEM DA QUEBRA	QUANTIDADE DO MATERIAL PRODUZIDO EM OBRAS	CUSTO DE :		PERCENTAGENS DE:		PREÇO TOTAL POR QUALIDADE DE MADEIRA — Annual	LUCRO INDUSTRIAL		PREÇO TOTAL POR QUALIDADE DE MADEIRA — Fixo
		Em bruto	Em obras preparadas													
			Annual	Fixo					Mão de obra	Material	Administração	Depreciação		Debito	Credito	
							%									
Cedro	M³	317$187	584$051	650$000	609,543.221	177,837.571	29,1	431,705.650	26:416$751	193:522$325	12:846$851	19:352$233	252:138$100	. . . .	28:470$494	230:608$654
Peroba	»	339$469	575$440	600$000	313,457.659	79,520.900	25,3	233,936.753	12:148$924	106:409$389	5:381$321	10:640$940	134:016$574	. . . .	5:745$448	140:362$022
Oleo vermelho	»	212$810	341$977	500$000	32,879.235	5,944.745	18,0	26,934.490	1:028$337	6:997$077	475$094	69$707	9:200$211	. . . .	4:267$029	13:467$244
Vinhatico	»	200$072	377$971	500$000	180,008.075	52,864.760	29,3	127,143.315	5:895$748	36:014$588	2:584$711	3:601$460	48:056$577	. . . .	21:872$900	69:928$810
Sucupira	»	200$000	339$042	400$000	59,344.523	14,409.103	24,2	44,935.420	1:221$800	12:246$393	569$091	1:224$638	15:261$972	. . . .	4:958$963	20:220$935
Pau louro	»	224$411	374$776	400$000	10,056.140	2,586.952	25,7	7,469.188	211$825	2:256$612	97$709	225$602	2:791$808	. . . .	570$125	3:361$131
Maçaranduba	»	228$169	394$252	450$000	55,123.880	15,111.324	27,4	40,012.556	1:308$475	12:574$263	634$889	1:257$426	15:775$053	. . . .	2:230$988	18:005$641
Andiroba	»	230$186	423$918	450$000	416,079.028	106,927.813	25,9	309,151.275	17:300$609	95:775$860	8:400$516	9:577$586	131:055$034	. . . .	8:062$989	139:118$011
Pau roxo	»	224$388	403$607	500$000	10,412.725	3,894.647	23,7	12,518.025	700$820	3:686$112	353$413	368$611	5:113$961	. . . .	1:144$053	6:259$014
Pau amarello	»	230$000	551$903	1:200$000	3,028.280	1,518.575	41,8	2,109.705	175$420	834$504	70$763	85$440	1:164$142	. . . .	1:364$104	2:553$046
Angelim Rajado	»	230$000	375$789	450$000	13,817.620	3,074.860	22,2	10,742.760	300$775	3:178$053	180$388	317$805	4:037$021	. . . .	797$219	4:834$240
Acapú	»	225$640	362$315	450$000	5,227.940	1,312.320	25,1	3,915.620	80$725	1:179$637	40$363	11$964	1:312$689	. . . .	348$339	1:762$028
Oleo pardo	»	188$400	320$574	500$000	42,194.700	10,082.532	23,8	32,112.228	1:180$520	7:932$615	590$526	7:853$262	16:456$923	. . . .	5:559$449	16:056$114
Guarabú	»	215$278	372$013	500$000	12,227.630	2,791.101	22,8	9,436.529	41$000	2:632$290	206$001	206$221	3:510$520	. . . .	1:201$741	4:718$261
Sapucaia	»	230$000	372$306	450$000	6,445.040	1,308.100	20,2	5,136.830	187$925	1:482$359	93$962	148$257	1:912$482	. . . .	399$048	2:307$530
Macacahuba	»	227$279	437$572	450$000	3,825.130	0,830.370	21,7	2,994.760	29$075	869$373	118$095	86$958	1:103$421	. . . .	37$219	1:317$640
Pequiá	»	284$731	617$037	1:200$000	24,126.725	10,275.745	42,5	13,850.980	66$474	6:870$115	332$588	687$011	8:054$188	. . . .	8:006$288	16:021$176
Garapa	»	203$975	340$130	450$000	13,004.040	2,724.291	20,8	10,340.319	390$475	2:664$868	195$238	266$485	3:517$066	. . . .	1:136$988	4:653$154
Gonçalo Alves	»	230$000	355$029	450$000	4,017.420	0,964.620	24,0	3,052.800	44$000	924$007	22$475	92$401	1:083$883	. . . .	284$926	1:368$754
Angelim	»	210$350	360$903	450$000	29,187.025	6,118.641	20,9	23,068.384	1:015$175	6:373$015	507$588	637$302	8:533$080	. . . .	1:847$689	10:380$769
Araçá	»	230$000	384$590	450$000	1,741.500	0,359.505	20,6	1,381.995	60$425	400$545	30$213	40$050	531$233	. . . .	90$909	621$808
Canella	»	230$000	414$920	450$000	18,316.580	5,425.445	29,5	12,941.135	738$125	4:219$713	306$056	421$472	5:745$373	. . . .	65$030	5:814$509
Copahyba	»	230$000	397$578	450$000	2,744.550	0,604.060	22,0	2,140.470	104$125	631$242	52$213	63$124	851$004	. . . .	112$206	963$210
Mucury	»	230$000	450$379	450$000	1,198.500	0,317.500	26,4	0,881.000	62$475	275$655	31$188	27$500	396$784	$334	. . . .	396$450
Oity	»	230$000	378$866	450$000	3,943.180	1,028.394	26,0	2,914.781	71$125	906$932	36$000	90$000	1:104$313	. . . .	207$338	1:311$651
Mirindiba	»	230$000	386$605	450$000	1,800.000	0,464.145	25,7	1,335.855	30$700	414$000	20$450	41$400	516$450	. . . .	84$685	601$135
Jequitibá	»	170$000	303$140	500$000	47,168.580	16,496.704	22,2	36,671.896	1:323$250	8:301$672	661$625	830$167	11:116$724	. . . .	7:219$221	18:335$945
Jacarandá	»	187$000	268$139	600$000	3,089.480	0,506.800	16,3	2,582.680	38$425	579$603	19$213	57$960	695$201	. . . .	866$407	1:561$608
Cacunda	»	230$000	360$426	450$000	10,000.000	2,227.581	22,2	7,772.419	180$925	2:299$999	90$463	229$999	2:801$386	. . . .	694$201	3:495$587
Guaruba cedro	»	224$000	384$318	500$000	1,161.900	0,214.153	18,4	0,947.837	52$850	260$286	26$175	26$029	364$340	. . . .	109$078	473$918
Total em 1925					1,941,871.058	521,743.410	26,8	1,420,127.648	73:654$759	522:713$102	35:036$732	52:271$314	683:675$907	$334	107:814$117	791:489$690
Total em 1924					1,620,944.720	439,744.596	27,1	1,181,200.124	72:609$450	377:147$969	14:521$888	37:414$799	498:694$106	7:144$962	109:267$765	600:816$909
Differença para mais em 1925					320,926.338	81,998.814	. .	238,927.524	1:045$309	148:565$133	20:514$844	14:856$515	184:981$801	. . . .	. . . .	190:672$781
Differença para menos em 1925					. . . .	. . . .	0,3	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	7:144$628	1:453$648	—

Producção da serraria das officinas de Entre Rios

DESIGNAÇÃO	ESPECIE DE UNIDADE	PREÇOS DE UNIDADE			QUANTIDADE DO MATERIAL APPLICADO NAS OBRAS	QUEBRA DO MATERIAL VERIFICADA NO PREPARO DAS OBRAS	PERCENTAGEM DA QUEBRA	QUANTIDADE DO MATERIAL PRODUZIDO EM OBRAS	CUSTO DE		PERCENTAGENS DE		PREÇO TOTAL POR QUALIDADE DE MADEIRA ANNUAL	LUCRO INDUSTRIAL — Credito	PREÇO TOTAL POR QUALIDADE DE MADEIRA
		Em bruto	Em obras preparadas						Mão de obra	Material	Administração	Depreciação			
			Annual	Fixo											
							%								
Peroba parda .	M³	332$610	444$722	600$000	236,648.046	22,994.948	9,7	213,653.098	2:657$559	78:711$583	1:328$778	7:871$158	90:569$078	37:622$781	128:191$859
Peroba rosa . .	»	182$000	226$869	550$000	15,500.000	0,240.350	1,5	15,349.650	240$837	2:837$380	120$418	283$738	3:482$373	4:959$934	8:442$307
Vinhatico . . .	»	192$150	251$325	550$000	72,024.903	5,515.000	7,6	66,509.903	994$700	13:839$607	497$350	1:383$960	16:715$617	19:864$829	36:580$446
Cedro	»	309$000	446$965	650$000	3,075.265	0,594.015	19,3	2,481.250	42$500	950$257	21$250	95$026	1:109$033	503$779	1:612$812
Pau roxo . . .	»	278$198	371$735	500$000	25,273.260	2,926.230	11,5	22,347.030	431$627	7:030$993	215$813	703$100	8:381$533	2:791$982	11:173$515
Sucupira . . .	»	248$000	324$484	450$000	14,549.970	1,590.570	10,9	12,959.400	157$265	3:608$392	78$633	360$840	4:205$130	1:626$600	5:831$730
Angelim . . .	»	152$000	204$559	450$000	8,284.205	0,714 805	8,1	7,569.400	108$850	1:259$199	54$425	125$920	1:548$394	1:857$836	3:406$230
Total em 1925 .	. .	. . .	. . .	. . .	375,445.649	34,575.918	9,2	340,869.731	4:633$338	108:237$411	2:316$667	10:823$742	126:011$158	69:227$741	195:238$899

Producção da serraria das officinas de Norte

Peroba rosa . .	M3	183$216	232$619	550$000	396,231.000	21,731.000	5,4	374,500.000	4:840$175	72:596$250	2:420$087	7:259$624	87:116$136	118:858$864	205:975$000
Cedro	»	265$956	324$818	647$000	295,719.530	15,856.530	5,3	279,863 000	2:962$968	78:648$522	1:428$459	7:864$851	90:904$800	89:677$000	181:581$800
Pau louro . . .	»	227$923	301$914	450$000	34,736.935	3,445.935	9,9	31,291.000	516$862	7:917$379	221$216	791$737	9:447$194	4:633$756	14:080$950
Sucupira . . .	»	232$865	294$901	450$000	251,934.095	20,242.095	8,0	231,692.000	2:628$915	58:666$786	1:164$052	5:866$678	68:326$431	35:934$969	104:261$400
Maçaranduba. .	»	229$735	300$723	450$000	97,366.173	10,774.173	11,0	86,592.000	1:037$751	22:368$471	397$165	2:236$850	26:040$237	12:926$163	38:966$400
Andiroba . . .	»	227$742	306$145	450$000	20,339.075	2,631.075	12,9	17,708.000	319$600	4:626$590	82$380	462$659	5:421$229	2:547$371	7:968$600
Cangerana. . .	»	224$302	285$897	450$000	2,092.585	0,137.585	6,8	1,955.000	35$550	469$372	7$070	46$937	558$929	320$821	879$750
Total em 1925 .	. .	. . .	. . .	. . .	1.098,419.393	74,818 393	6,8	1.023,601.000	12:271$821	245:293$370	5:720$429	24:529$336	287:814$956	364:898$944	552:713$900
Total em 1924 .	. .	. . .	. . .	. . .	560,407.006	79,363.006	14,1	481,044.000	8:846$680	133:073$981	1:769$336	13:307$298	156:997$395	110:529$015	267:526$410
Differença para mais em 1925 .	. .	. . .	. . .	. . .	538,012.387	. . . . .		542,557.000	3:425$141	112:219$389	3:951$093	11:221$938	130:817$561	154:369$929	285:187$490
Differença para menos em 1925.	. .	. . .	. . .	. . .	. . . . .	4,544.613	7,3								

Resumo da producção das diversas fundições

FUNDIÇÕES	PEÇAS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMOS	PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGENS DE: Administração	PERCENTAGENS DE: Depreciação	TOTAL	LUCRO INDUSTRIAL Debito	LUCRO INDUSTRIAL Credito	TOTAL GERAL	CUSTO REAL DO KILOGRAMMO
Fundição de:											
Ferro	126.255	1.780.149,700	354:384$924	643:612$952	169:107$325	64:361$284	1.231:466$485	24:110$552	126:508$517	1.333:864$450	$691
Bronze para locomotivas	14.557	102.095,450	46:838$403	415:203$182	22:566$855	41:520$313	526:128$253	16:054$026	102:498$473	612:572$700	5$153
Bronze para diversos	23.730	153.611,500	53:761$688	448:253$271	24:304$773	44:825$323	568:150$055	. . . .	200:587$445	768:737$500	3$698
Bronze especial	13.792	3.509,800	18:807$478	16:210$548	8:957$000	1:621$058	45:596$744	. . . .	3:118$633	48:715$377	12$772
Metal Patente	1.659	21.085,000	2:902$191	38:927$113	1:482$438	3:892$711	47:204$753	. . . .	35:227$247	82:522$000	2$243
Stone-Bronze	88	1.295,000	410$382	15:741$076	205$191	1:574$108	17:930$757	5:432$226	451$469	12:950$000	12$846
Latão	371	186,350	88$435	934$303	43$407	93$433	1:159$608	227$858	. . . . .	931$750	6$222
Alluminium	86	316,750	848$430	1:610$544	403$177	161$054	3:023$205	489$205	. . . . .	2:534$000	9$544
Cobre	39	154,500	49$806	707$445	24$903	70$744	852$898	118$717	38$319	772$500	5$520
Zinco	92	17,000	12$125	41$320	2$425	4$132	60$002	9$002	. . . . .	51$000	3$529
Chumbo	300	1.580,500	80$058	2:465$323	34$929	246$533	2:826$843	144$944	479$101	3:161$000	1$725
Aço	1.274	24.492,700	13:785$133	24:515$018	6:349$156	2:454$498	47:133$805	. . . .	14:072$945	61:206$750	1$925
Total em 1925	. . . .	. . . . .	489:051$353	1 608:252$125	233:486$739	160:825$191	2.491:623$408	46:586$530	482:982$149	2.928:019$027	
Total em 1924	. . . .	. . . . .	451:960$221	1.375:993$356	90:391$957	137:509$318	2.055:944$852	4:974$064	1.000:400$459	3.051:370$647	
Differença para mais em 1925	. . . .	. . . . .	37:091$132	232:258$769	143:094$782	23:225$873	435:678$556	41:611$866			
Differença para menos em 1925	. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	. . . . .	. . . .	517:418$310	123:351$620	

Producção das fundições de ferro, no periodo de 1922 a 1925

DEPARTAMENTOS	1922			1923		
	Producção — Kilos	Despesa	Custo real do kilogrammo	Producção — Kilos	Despesa	Custo real do kilogrammo
Deposito de S. Diogo .	79.530,000	48:168$710	$605	93.585,000	45:348$395	$485
» B. do Pirahy.	22.783,000	17:797$890	$781	21.814,000	16:509$639	$757
» Entre Rios. .	66.881,000	50:118$320	$749	76.704,000	54:583$001	$712
» Palmyra . .	37.238,000	28:283$105	$759	37.622,000	28:727$572	$764
» Lafayette . .	71.329,600	45:730$116	$641	96.348,400	57:229$278	$594
» Sete Lagôas .	82.268,000	55:877$266	$679	60.867,000	39:574$779	$650
» Norte . . .	589.576,000	285:628$363	$484	530.912,000	266:666$299	$502
» G. Portella .	28.463,375	26:156$719	$680	55.838,600	35:425$428	$634
» Valença . .	55.999,000	37:548$409	$670	57.768,000	36:516$710	$632
» Corintho . .	—	—	—	—	—	—
Tracção	1.034.067,975	595:308$898	$575	1.031.459,000	580:581$101	$562
Engenho de Dentro . .	436.404,000	294:965$350	$680	381.719,500	255:021$656	$668
Total geral . . .	1.470.471,975	890:274$258	$605	1.413.178,500	835:602$757	$591

DEPARTAMENTOS	1924			1925		
	Producção — Kilos	Despesa	Custo real do kilogrammo	Producção — Kilos	Despesa	Custo real do kilogrammo
Deposito de S. Diogo .	103.226,000	55:264$603	$535	130.426,000	85:632$021	$656
» B. do Pirahy.	25.017,000	20:490$641	$823	23.472,000	19:861$296	$846
» Entre Rios. .	182.225,000	117:676$928	$646	169.395,000	117:533$909	$693
» Palmyra . .	36.262,000	28:989$412	$799	74.654,000	51:173$031	$685
» Lafayette . .	105.963,300	73:193$226	$691	97.875,700	74:058$679	$756
» Sete Lagôas .	101.902,000	55:343$288	$543	108.067,500	78:444$534	$725
» Norte . . .	565.311,000	293:046$217	$518	497.852,000	294:220$521	$590
» G. Portella .	74.497,000	50:409$192	$677	73.872,000	53:690$091	$726
Valença . .	59.374,000	35:547$098	$599	58.761,500	35:981$228	$612
» Corintho . .	106,000	97$995	$924	805,000	564$780	$701
Tracção	1.253.883,300	730:158$600	$582	1.235.180,700	811:160$092	$656
Engenho de Dentro . .	455.503,100	315:966$069	$699	544.969,000	420:306$393	$771
Total geral . . .	1.709.386,400	1.046:124$669	$611	1.780.149,700	1.231:466$485	$691

ANNOS	TRACÇÃO		LOCOMOÇÃO	
	Producção	Preço	Producção	Preço
1922	1.034.067,975	K $575	436.404,000	K $680
1923	1.031.459,000	» $562	381.719,500	» $668
1924	1.253.883,300	» $582	455.503,100	» $699
1925	1.235.180,700	» $656	544.969,000	» $771

Producção da fundição de ferro

DEPARTAMENTOS	PEÇAS		QUANTIDADE EM KILOGRAMMOS	PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGENS DE:		TOTAL	LUCRO INDUSTRIAL		TOTAL GERAL	CUSTO REAL DO KILOGRAMMO
	Cepos	Diversas				Administração	Depreciação		Debito	Credito		
Deposito de S. Diogo	—	8.190	130.426,000	26:589$767	42:144$936	12:682$825	4:214$493	85:6[illegible]	—	44:793$979	130:426$000	$656
» » Barra do Pirahy	130	623	23.472,000	6:594$849	9:062$750	3:297$422	906$275	19:[illegible]	—	1:965$204	21:826$500	$846
» » Entre-Rios	8.076	2.695	169.395,000	29:641$600	67:308$837	13:852$588	6:730$884	117:5[illegible]	13$903	—	117:520$000	$693
» » Palmyra	4.169	891	74.654,000	12:983$280	28:988$327	6:302$594	2:898$830	51:1[illegible]	—	1:059$469	52:232$500	$685
» » Lafayette	3.262	3.256	97.875,700	20:373$954	40:076$316	9:600$779	4:007$630	74:[illegible]	—	4:673$021	78:731$700	$756
» » Sete Lagôas	3.776	3.221	108.067,500	22:285$323	41:358$500	10:664$563	4:135$850	78:[illegible]	—	9:021$464	87:466$000	$725
» » Norte	29.973	8.825	497 852,000	77:082$788	164:1199518	36:606$265	16:411$950	294:[illegible]	—	46:639$479	340:860$000	$590
» » G. Portella	1.293	2.425	73.872,000	14:899$923	28:491$096	7:449$862	2:849$110	53:[illegible]	—	13:014$909	66:705$000	$726
» » Valença	2.969	1.222	58.761,500	7:589$723	22:669$378	3:455$193	2:266$934	35:[illegible]	—	5:100$772	41:082$000	$612
» » Corintho	—	42	805,000	155$579	304$465	74$290	30$446	5[illegible]	—	240$220	805$000	$701
Tracção	53.648	31.390	1.235.180,700	218:196$786	444:524$123	103:986$781	44:452$402	811:[illegible]	13$903	126:508$517	937:654$700	$656
Officina do Engenho de Dentro	28.540	12.677	514.969,000	136:188$138	199:088$829	65:120$544	19:908$882	420:[illegible]	24:036$643	—	396:209$750	$771
Total em 1925	82.188	44.067	1.780.149,700	354:384$924	643:612$952	169:107$325	64:361$284	1.231:4[illegible]	24:110$552	126:508$517	1.333:864$450	$691
Total em 1924	—	—	1.709.386,400	329:360$073	591:720$560	65:871$985	59:172$051	1.046:124,[illegible]	—	663:261$731	1.709:386$400	$612
Differença para mais em 1925	—	—	70 763,300	25:024$851	51:892$392	103:235$340	5:189$233	185:341$816	24:110$552	—	—	$079
Differença para menos em 1925	—	—	—	—	—	—	—	—	—	536:753$214	375:521$950	

Producção da fundição de bronze

(Peças para Locomotivas) Rs. 6$000

Deposito de S. Diogo	—	1 016	4.736,000	1:883$785	23:267$002	946$892	2:326$701	28:434$380	18$380	—	28:416$000	6$003
» » Barra do Pirahy	—	992	5.565,000	3:719$641	13:721$897	1:85[illegible]$820	1:372$189	20:673$547	—	12:71[illegible]$453	33:390$000	3$714
» » Entre Rios	—	1.469	7.891,000	3:194$893	29:626$151	1:550$[illegible]48	2:962$615	37:334$307	—	10:011$[illegible]	47:346$000	4$731
» » Palmyra	—	1.607	12.366,000	8:728$065	32:521$179	4:121$[illegible]	3:252$120	48:626$220	—	25:5[illegible]$780	74:196$000	3$932
» » Norte	—	2.348	9.804,000	2:182$564	36:772$958	1:091$284	3:677$235	43:724$101	—	15:0[illegible]	58:824$000	4$459
» » Valença	—	923	8.965,000	6:547$071	22:156$860	3:219$767	2:215$682	34:139$380	—	19:650$620	53:790$000	3$808
» » Alfredo Maia	—	2.026	11.350,150	3:596$034	39:419$907	1:692$942	3:941$989	48:650$872	—	19:450$028	68:100$900	4$286
Tracção	—	10.392	60.677,150	29:862$053	197:485$954	14:486$209	19:748$591	261:582$807	18$380	102:[illegible]$473	364:062$900	4$311
Officina do Engenho de Dentro	—	4.165	41.418,300	16:976$350	217:717$228	8:080$146	21:771$722	264:545$446	16:035$646	—	248:509$800	6$387
Total em 1925	—	14.557	102.095,450	46:838$403	415:203$182	22:566$355	41:520$313	526:128$253	16:054$026	102:[illegible]$473	612:572$700	5$153
Total em 1924	—	26.177	177.975,400	58:451$330	525:358$614	11:690$243	52:535$854	648:036$041	—	240:[illegible]	888:933$000	3$641
Differença para mais em 1925	—	—	—	—	—	10:876$112	—	—	16:054$026	—	—	1$512
Differença para menos em 1925	—	11.620	75.879,950	11:612$927	110:155$432	—	11:015$541	121:907$788	—	138:398$486	276:360$300	

Producção da fundição de bronze

(Mancáes e outras peças) 5$000

DEPARTAMENTOS	NUMERO DE PEÇAS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMOS	PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGENS DE: Administração	PERCENTAGENS DE: Depreciação	TOTAL	LUCRO INDUSTRIAL Debito	LUCRO INDUSTRIAL Credito	TOTAL GERAL	CUSTO REAL DO KILOGRAMMO
Deposito de São Diogo	3.057	10.496,000	4:610$062	34:295$304	2:110$621	3:429$531	44:445$518	—	8:034$482	52:480$000	4$234
» » Barra do Pirahy	394	3.104,000	2:224$774	8:102$212	1:112$387	810$220	12:249$593	—	3:270$407	15:520$000	3$946
» » Entre Rios	427	4.741,000	1:830$559	16:167$841	892$493	1:616$783	20:507$676	—	3:197$324	23:705$000	4$325
» » Lafayette	2.892	17.148,600	3:229$559	54:963$869	1:528$014	5:496$387	65:217$829	—	20:525$171	85:743$000	3$803
» » Sete-Lagôas	2.538	16.329,000	4:503$468	55:750$343	2:152$921	5:575$034	67:981$766	—	13:663$234	81:645$000	4$163
» » Cachoeira	611	3.177,000	2:671$054	7:388$862	1:335$526	738$886	12:134$328	—	3:750$672	15:855$000	3$819
» » Norte	6.608	47.498,000	8:181$198	146:716$076	3:905$466	14:671$607	173:474$347	—	64:015$653	237:490$000	3$652
» » Governador Portella	938	7.234,000	3:417$980	17:199$850	1:708$991	1:719$986	24:046$807	—	12:753$193	36:800$000	3$324
» » Corintho	752	5.682,800	3:660$911	17:123$414	1:759$634	1:712$341	24:256$300	—	4:157$700	28:414$000	4$268
Tracção	18.217	115.400,400	34:329$565	357:707$771	16:506$053	35:770$775	444:314$164	—	133:367$836	577:682$000	3$850
Officina do Engenho de Dentro	5.513	38.211,100	16:432$123	90:545$500	7:803$720	9:054$548	123:835$891	—	67:219$609	191:055$500	3$240
Total em 1925	23.730	153.611,500	50:761$688	448:253$271	24:309$773	44:825$323	568:150$055	—	200:587$445	768:737$500	3$698
Total em 1924	8.989	59.203,700	19:583$449	126:579$182	3:916$663	12:657$921	162:737$215	—	44:777$123	207:514$338	2$749
Differença para mais em 1925	14.741	94.307,800	31:178$239	321:674$089	20:393$110	32:167$402	405:412$840	—	155:810$322	561:223$162	$949

Producção da fundição de metal patente

Deposito de São Diogo	119	3.673,000	197$975	7:248$816	96$932	724$882	8:268$605	—	2:750$395	11:019$000	2$251
» » Barra do Pirahy	184	2.609,000	338$164	5:858$225	169$081	585$823	6:951$293	—	3:484$707	10:436$000	2$664
» » Entre Rios	212	1.647,000	162$933	2:194$332	79$411	219$434	2:656$110	—	2:284$890	4:941$000	1$612
» » Palmyra	458	1.963,000	514$921	2:504$166	257$461	250$417	3:526$965	—	4:325$035	7:852$000	1$796
» » Lafayette	173	2.087,000	226$440	3:079$325	111$133	307$931	3:724$829	—	4:623$171	8:348$000	1$784
» » Norte	178	5.144,500	588$125	11:289$633	294$063	1:128$964	13:300$785	—	7:277$215	20:578$000	2$585
» » Governador Portella	94	1.325,000	185$441	1:862$132	92$720	186$214	2:326$507	—	5:623$493	7:950$000	1$755
» » Valença	44	456,000	100$400	449$655	50$200	44$965	645$220	—	266$780	912$000	1$414
» » Alfredo Maia	105	1.126,000	226$534	2:410$684	109$157	241$067	2:987$442	—	1:516$558	4:504$000	2$653
» » Corintho	92	1.054,500	451$558	2:030$145	222$280	203$014	2:906$997	—	3:075$003	5:982$000	2$756
Total em 1925	1.659	21.085,000	2:992$491	38:927$113	1:482$438	3:892$711	47:294$753	—	35:227$247	82:522$000	2$243
Total em 1924	1.722	24.332,400	2:608$620	54:557$631	521$722	5:455$761	63:143$734	543$316	20:663$802	83:264$220	2$595
Differença para mais em 1925	—	—	383$871	—	960$716	—	—	—	14:563$445	—	—
Differença para menos em 1925	63	3.247,400	—	15:630$518	—	1:563$050	15:848$981	543$316	—	742$220	$352

Producção da fundição de Stone — Bronze

DEPARTAMENTOS	PEÇAS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMOS	PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGEN DE: Administração	PERCENTAGEN DE: Depreciação	TOTAL	LUCRO INDUSTRIAL Debito	LUCRO INDUSTRIAL Credito	TOTAL GERAL	CUSTO REAL DO KILOGRAMMO
Deposito de Norte	1	25,000	4$250	289$440	2$125	28$944	324$759	74$759	—	250$000	12$990
» » Alfredo Maia	12	109,000	54$249	506$507	27$124	50$651	638$531	—	451$469	1:090$000	5$858
Tracção	13	134,000	58$40[illegible]	795$947	29$249	79$595	963$290	74$759	451$469	1:340$000	7$188
Officina do Engenho de Dentro	75	1.161,000	351$883	14:945$129	175$942	1:494$513	16:967$467	5:357$467	—	11:610$000	14$614
Total em 1925	88	1.295,000	410$382	15:741$076	205$191	1:574$108	17:930$757	5:432$226	451$469	12:950$000	13$846
Total em 1924	86	1.496,300	162$890	12:591$009	32$576	1:259$100	14:045$575	4:710$775	—	9:334$800	9$387
Differença para mais em 1925	2	—	247$492	3:150$067	172$615	315$008	3:885$182	721$451	451$469	3:615$200	4$459
Differença para menos em 1925	—	201,300									

Producção da fundição de zinco

Deposito de Norte	92	17,000	12$125	41$320	2$425	4$132	60$002	9$002	—	51$000	3$529
Total em 1925	92	17,000	12$125	41$320	2$425	4$132	60$002	9$002	—	51$000	3$529
Total em 1924	2.189	155,125	113$095	259$473	22$618	25$946	421$132	132$674	1$138	289$596	2$714
Differença para menos em 1925	2.097	78,125	100$970	218$153	20$193	21$814	361$130	123$672	1$138	238$596	$815
Differença para mais em 1925	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Producção da fundição de bronze especial

Officina do Engenho de Dentro em 1925	13.792	3.569,800	18:807$478	16:210$548	8:957$660	1:621$058	45:596$744	—	3:118$633	48:715$377	12$772
» » » » » » 1924	13.438	3.633,900	19:080$937	16:884$896	3:816$192	1:688$488	41:470$513	—	12:850$987	54:321$500	11$412
Differença para mais em 1925	354	—	—	—	5:141$468	—	4:126$231	—	—	—	1$360
Differença para menos em 1925	—	64,100	273$459	674$348	—	67$430	—	—	9:732$354	5:606$123	

Producção da fundição de Aço

Officina do Engenho de Dentro em 1925	1.274	24.482,700	13:785$133	24:545$018	6:349$156	2:454$498	47:133$805	—	14:072$945	61:206$750	1$925
» » » » » » 1924	2.651	43.908,000	22:039$924	40:399$617	4:407$979	4:039$903	70:887$483	16	16:928$517	87:816$000	1$614
Differença para mais em 1925	—	—	—	—	1:941$177	—	—	—	—	—	$311
Differença para menos em 1925	1.377	19.425,300	8:254$791	15:854$599	—	1:585$465	23:753$678	—	2:855$572	26:609$250	

Producção da Fundição de Cobre

DEPARTAMENTOS	NUMERO DE PEÇAS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMOS	PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGENS DE		TOTAL	LUCRO INDUSTRIAL		TOTAL GERAL	CUSTO REAL DO KILOGRAMMO
					Administração	Depreciação		Debito	Credito		
Deposito de São Diogo	6	61,000	15$350	358$000	7$675	35$800	416$825	111$825	—	305$000	6$833
» « Lafayette	19	57,000	15$350	244$425	7$675	24$442	291$892	6$892	—	285$000	5$120
» » Alfredo Maia.	14	36,500	19$106	105$020	9$553	10$502	144$181	—	38$319	182$500	3$950
Total em 1925.	39	154,500	49$806	707$445	24$903	70$744	852$898	118$717	38$319	772$500	5$520
Total em 1924.	199	130,400	49$486	553$380	9$897	55$338	668$101	19$875	3$774	652$000	5$123
Differença para mais em 1925.	—	24,100	$320	154$065	15$006	15$406	184$797	98$842	34$545	120$500	$397
Differença para menos em 1925	160	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Producção da Fundição de Latão

Deposito de Lafayette	371	186,350	88$435	934$333	43$407	93$433	1:159$608	227$858	—	931$750	6$222
Total em 1925.	371	186,350	88$435	934$333	43$407	93$433	1:159$608	227$858	—	931$750	6$222
Total em 1924.	674	412,650	133$429	1:144$080	26$686	114$407	1:418$602	—	416$998	1:835$600	3$438
Differença para mais em 1925.	—	—	—	—	16$721	—	—	227$858	—	—	2$784
Differença para menos em 1925	303	226,300	44$994	209$747	—	20$774	258$994	—	416$998	903$850	—

Producção da Fundição de Alluminium

DEPARTAMENTOS	NUMERO DE PEÇAS	QUANTIDADE EM KILOGRAMMOS	PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGENS DE		TOTAL	LUCRO INDUSTRIAL		TOTAL GERAL	CUSTO REAL DO KILOGRAMMO
					Administração	Depreciação		Debito	Credito		
Deposito de Lafayette	23	12,850	36$407	56$681	18$203	5$668	116$959	14$159	—	102$800	9$101
» » Sete Lagôas	3	2,000	4$920	18$270	2$460	1$827	27$477	11$477	—	16$000	13$738
» « Norte	33	41,500	109$625	189$888	54$813	18$988	373$314	41$314	—	332$000	8$995
Tracção	59	56,350	150$952	264$839	75$476	26$483	517$750	66$950	—	450$800	9$188
Officina do Engenho de Dentro	27	260,400	697$478	1:345$705	327$701	134$571	2:505$455	422$255	—	2:083$200	9$621
Total em 1925	86	316,750	848$430	1:610$544	403$177	161$054	3:023$205	469$205	—	2:534$000	9$544
Total em 1924	83	99,300	162$075	469$530	32$595	46$952	712$052	116$252	—	595$800	7$171
Differença para mais em 1925	3	217,450	685$455	1:141$014	370$582	114$102	2:311$153	372$953	—	1:938$200	2$373

Producção da Fundição de Chumbo

Deposito de Sete-Lagôas	173	1.317,500	50$708	1:998$320	20$254	199$832	2:269$114	—	365$886	2:635$000	1$722
» « Norte	83	135,000	15$350	121$600	7$675	12$160	156$785	—	113$215	270$000	1$161
Tracção	256	1.452,500	66$058	2:119$920	27$929	211$992	2:425$899	—	479$101	2:905$000	1$670
Officina do Engenho de Dentro	53	128,000	14$000	345$403	7$000	34$541	400$944	144$944	—	256$000	3$132
Total em 1925	309	1.580,500	80$058	2:465$323	34$929	246$533	2:826$843	144$944	479$101	3:161$000	1$725
Total em 1924	537	4.857,375	208$458	5:373$183	41$686	537$317	6:160$624	—	1:144$269	7:304$893	1$268
Differença para mais em 1925	—	—	—	—	—	—	—	144$944	—	—	$457
Differença para menos em 1925	228	3.276,875	128$390	2:907$860	6$757	230$784	3:333$781	—	665$168	4:143$993	—

CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE

Locomotivas de 1m,60

TYPOS	QUANTIDADE	PESSOAL	MATERIAL	PERCENTAGENS DE: Administração	PERCENTAGENS DE: Depreciação	TOTAL	MÉDIA
American	72	161:501$981	193:438$588	77:478$127	19:343$857	451:762$553	6:274$479
Consolidation	140	299:326$399	458:341$076	143:431$310	45:834$104	946:933$489	6:763$810
Mallet	26	67:215$037	107:881$248	31:915$171	10:788$126	217:799$582	8:376$907
Mogul	28	118:343$679	127:240$739	56:271$485	12:724$074	314:579$977	11:234$999
Mastodonte	13	30:257$482	32:855$318	14:600$477	3:285$531	80:998$808	6:230$677
Manobras	6	4:481$175	4:374$292	2:129$433	437$497	11:423$097	1:903$849
Mikado	5	6:187$867	9:396$059	3:093$932	939$605	19:617$463	3:923$492
Paciüc	28	114:684$479	153:774$426	54:856$022	15:377$444	338:692$371	12:096$156
Prairie	16	95:456$753	127:797$157	45:726$241	12:779$716	281:759$867	17:609$998
Ten-Wheel	56	157:427$142	251:857$276	75:124$491	25:185$728	509:594$637	9:099$904
Total em 1925	390	1.054:882$594	1.466:956$879	504:626$689	146:695$682	3.173:161$844	8:136$312
Total em 1924	385	914:210$024	1.300:932$442	182:841$907	130:093$232	2.528:077$605	6:566$435
Differença para mais em 1925	5	140:672$570	166:024$437	321:784$782	16:602$450	645:084$239	1:569$877
Differença para menos em 1925	—	—	—	—	—	—	—

Locomotivas de 1m,00

American	15	25:906$403	16:597$319	12:536$568	1:659$726	56:700$016	3:780$001
Consolidation	88	101:545$322	149:665$752	48:942$953	14:966$572	315:120$599	3:580$915
Mallet	4	9:260$453	18:497$603	4:630$227	1:849$758	34:238$041	8:559$510
Mogul	8	10:865$542	16:429$022	5:291$756	1:642$899	34:229$219	4:278$652
Mastodonte	11	9:025$869	10:046$592	4:185$529	1:004$657	24:262$647	2:205$695
Manobras	12	9:365$088	9:222$793	4:453$607	922$279	23:963$767	1:996$980
Mikado	12	7:801$544	15:242$531	3:900$770	1:524$250	28:469$095	2:372$424
Ten-Weel	40	62:428$918	87:677$684	29:852$379	8:767$769	188:726$750	4:718$143
Total em 1925	190	236:199$139	323:379$296	113:793$789	32:337$910	705:710$134	3:714$263
Total em 1924	179	209:889$172	328:726$561	41:977$816	32:872$651	613:466$200	3:426$614
Differença para mais em 1925	11	26:309$967	—	71:815$973	—	92:243$934	287$649
Differença para menos em 1925	—	—	5:347$265	—	534$741	—	—

Conservação do material rodante

Carros da

CONSERVAS	OLEOS						ESTOPA DE:			
	CARRO		MACHINA		CYLINDRO		LÃ		ALGODÃO	
	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
Central	31.768	18:125$642	3.020	1:402$491	1.044	611$976	3.747	9:803$930	2.768	5:349$212
Santa Cruz	61	30$564	543	273$[illegible]	—	—	11	30$106	351	923$326
Belém	6.047	3:487$[illegible]	364	204$083	235	166$055	506	1:375$600	423	943$115
Barra	6.529	3:883$210	1.020	572$377	—	—	1.335	3:494$241	1.240	2:566$976
Entre-Rios	3.043	1:884$100	169	74$600	—	—	523	1:404$053	95	198$700
Mariano Procopio	851	545$802	—	—	—	—	211	551$301	42	87$918
Palmyra	2.177	1:680$23[illegible]	—	—	—	—	58	1:507$1[illegible]	170	491$542
Sitio	364	265$105	—	—	—	—	6[illegible]	197$949	19	49$480
Lafayette	11.196	6:841$742	734	66[illegible]$2[illegible]3	82	114$476	1.210	3:365$005	485	748$648
Bello Horizonte	8.255	5:00[illegible]$[illegible]	—	—	—	—	728	2:329$610	157	274$702
Brumadinho	55[illegible]	2[illegible]0$952	—	—	—	—	101	251$344	—	—
Cachoeira	3.968	2:547$0[illegible]	12	10$8[illegible]	184	118$290	605	1:077$650	228	467$292
Cruzeiro	8.190	5:284$870	15[illegible]	144$886	434	272$882	1.22[illegible]	3:150$240	190	318$730
Rezende	1.484	866$613	—	—	—	—	139	359$100	63	129$942
Norte	7.890	4:613$334	95	54$840	443	313$026	1.278	3:457$973	453	636$413
Jacarehy	1.320	804$550	—	—	—	—	265	711$210	3	4$506
Taubaté	849	554$302	—	—	—	—	135	318$320	17	22$449
Total em 1925	94.551	56:201$[illegible]	6.146	3:408$[illegible]45	2.421	1:594$305	12.081	34:110$493	6.703	13:212$884
Total em 1924	86.077	39:446$110	5.9[illegible]	3:110$0[illegible]	2.058	1:114$0[illegible]2	11.593	26:355$553	5.915	10:049$833
Diff. para mais em 1925	8.474	16:755$883	177	358$814	363	480$213	1.0[illegible]1	7:754$940	788	3:163$051
Diff. para menos em 1925	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

pelas conservas da tracção

bitola de 1m,60

ORAXA		KEROZENE		DIVERSOS	TOTAL DE:		PERCENTAGENS DE:		TOTAL GERAL
Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Importancia	Material	Pessoal	Administração	Depreciação	
225	165$150	936	605$780	227:574$325	263:648$513	191:470$940	90:285$912	26:364$852	571:770$217
—	—	412	266$528	26:735$231	28:259$752	39:929$902	19:048$874	2:825$975	90:064$503
73	71$246	473	339$427	38:283$605	44:925$694	30:553$316	14:357$354	4:492$570	94:328$934
21	15$414	42	32$835	14:518$703	24:583$756	26:509$245	12:623$609	2:458$372	66:174$982
49	35$966	77	49$932	2:801$356	6:462$773	6:010$230	2:837$234	646$277	15:956$514
43	31$432	—	—	2:447$504	3:664$057	5:499$616	2:594$847	366$406	12:124$926
308	196$281	—	—	2:782$821	6:757$078	8:932$072	4:245$513	675$714	20:610$377
42	26$380	—	—	2:160$228	2:699$122	6:372$314	3:031$499	269$913	12:372$848
—	—	185	134$420	6:032$240	17:902$424	12:604$380	5:951$276	1:790$242	38:248$322
20	21$360	129	82$476	26:157$423	33:875$231	5:857$215	2:690$789	3:387$521	45:810$756
—	—	—	—	514$865	1:027$161	1:656$289	789$099	102$715	3:575$264
280	343$408	100	63$163	4:407$424	9:535$134	7:448$280	3:547$894	953$514	21:484$822
81	58$959	89	51$500	9:620$903	18:899$970	8:102$581	3:883$070	1:889$997	32:775$618
103	75$029	65	40$124	1:578$152	3:048$960	5:641$142	2:705$520	304$894	11:700$516
—	—	202	116$834	31:189$690	40:381$710	29:062$143	13:850$866	4:038$168	87:332$887
—	—	108	65$197	1:796$179	3:381$642	5:552$748	2:648$944	338$163	11:921$497
11	10$065	61	35$133	1:895$672	2:866$001	5:542$650	2:643$915	286$599	11:339$165
1.256	950$690	2 879	1:883$349	400:496$321	511:918$978	396:745$063	187:736$215	51:191$892	1.147:592$148
1.410	1:240$167	3.014	1:318$700	538:764$799	621:399$353	447:714$134	89:650$037	62:139$888	1.220:903$412
—	—	—	564$649	—	—	—	98:086$178	—	—
154	289$477	134	—	138:268$478	109:480$375	50:969$071	—	10:947$996	73:311$264

Conservação do material rodante

Carros

CONSERVAS	OLEOS						ESTOPA DE LÃ	
	CARRO		MACHINA		CYLINDRO			
	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
Belém	4.499	2:674$107	197	172$053	202	139$100	320	861$980
Entre Rios	1.295	811$891	19	11$400	—	—	272	732$906
Palmyra	141	121$791	—	—	—	—	26	71$012
Lafayette	8.436	4:882$392	632	493$330	39	53$674	1.136	3:159$475
Burnier	2.322	1:269$343	—	—	—	—	277	691$311
Bello Horizonte	8.545	5:188$888	—	—	—	—	863	2:342$045
Sabará	4.777	2:746$491	12	5$724	—	—	456	1:139$918
Sete Lagôas	2.492	1:431$239	—	—	—	—	47	137$619
Curvello	1.885	1:135$840	—	—	—	—	1	3$107
Piquete	98	64$035	—	—	—	—	13	38$889
Governador Portella	1.293	850$500	93	63$549	120	73$920	249	685$259
Porto Novo	1.236	775$002	—	—	—	—	118	323$761
Valença	1.072	701$283	15	9$478	—	—	170	431$535
Santa Rita	44	126$280	—	—	—	—	30	82$021
Juparanã	645	483$000	16	9$024	—	—	75	212$543
Alfredo Maia	11.592	8:185$010	316	194$983	1.234	920$088	1.460	3:902$239
Corinthio	4.287	2:400$472	75	58$077	—	—	698	1:953$450
Pirapóra	835	515$140	13	8$962	—	—	105	2:4$983
Diamantina	771	502$020	12	7$650	—	—	74	207$356
Bocayuva	923	510$546	6	3$429	—	—	87	240$896
Buenopolis	359	252$443	4	4$480	—	—	63	188$174
Total em 1925	58.547	35:689$528	1.410	1.032$139	1.595	1:186$782	6.540	17:703$479
Total em 1924	59.934	28:123$250	1.958	973$613	2.599	1:401$961	5.305	13:230$793
Differença para mais em 1925	—	7:566$278	—	58$526	—	—	1.235	4.472$686
Differença para menos em 1925	1.387	—	548	—	1.004	215$179	—	—

pelas conservas da tracção

de 1m,00

ESTOPA DE ALGODÃO		GRAXA		KEROZENE		DIVERSOS — Importancia	TOTAL DO MATERIAL	PESSOAL	PERCENTAGENS DE:		TOTAL GERAL
Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em litros	Importancia				Administração	Depreciação	
501	808$937	74	73$818	287	208$331	14:552$968	19:424$354	16:120$053	7:619$191	1:949$438	45:183$036
38	74$050	20	14$680	40	32$800	907$135	2:584$772	3:140$866	1:486$485	258$477	7:470$600
13	39$015	9	5$787	—	—	1:129$604	1:367$209	1:280$142	608$347	136$717	3:392$415
437	705$333	—	—	171	122$743	13:013$596	22:420$543	15:096$400	7:372$743	2:242$054	47:131$740
19	40$204	4	2$936	25	12$715	7:329$836	9:346$345	2:663$435	1:268$013	934$635	14:212$428
177	316$422	104	77$170	147	92$935	29:578$561	37:596$021	6:216$150	2:989$165	3:759$602	50:560$938
24	50$064	10	8$069	57	29$724	4:217$410	8:197$400	6:301$740	2:998$801	819$739	18:317$680
5	9$936	43	32$670	114	110$623	1:727$985	3:450$142	4:308$218	2:048$981	345$015	10:152$356
—	—	—	—	—	—	818$935	1:957$882	2:696$180	1:275$162	195$788	6:125$012
5	11$275	—	—	—	—	781$750	896$849	1:262$009	607$213	89$685	2:855$756
56	109$782	24	18$575	91	67$004	3:761$337	5:629$932	8:268$692	4:134$346	562$993	18:595$963
3	4$352	12	4$650	34	23$486	293$915	1:425$256	2:383$943	1:191$973	142$526	5:143$698
24	66$226	18	14$331	61	44$423	3:538$748	4:806$024	4:876$384	2:322$161	480$600	12:485$169
3	9$160	—	—	4	5$620	57$174	280$255	583$392	231$695	28$024	1:183$366
28	55$878	14	11$480	70	43$435	913$756	1:729$125	1:409$798	677$899	172$911	3:989$733
37	74$227	—	—	306	301$785	56:454$283	69:933$515	34:101$001	16:229$336	6:993$353	127:257$205
236	303$428	—	—	88	58$720	7:615$458	12:449$605	6:554$739	3:173$509	1:244$959	23:422$812
8	10$880	2	2$492	37	23$613	1:089$058	1:945$128	1:109$326	526$133	194$523	3:775$110
15	21$360	2	1$616	14	7$694	835$214	1.582$910	1:155$972	547$356	158$293	3:444$531
22	31$808	2	1$620	24	16$285	457$762	1:262$346	1:147$546	543$473	126$235	3:079$600
21	31$155	—	—	6	4$556	132$164	612$972	779$938	389$969	61$596	1:844$175
1.672	2:773$492	338	269$894	1.576	1:106$622	149:206$649	208:968$585	121:455$924	58:301$951	20:896$863	409:623$323
950	1:333$144	481	388$230	2.150	916$187	135:208$770	181:575$948	112:076$948	22:394$216	18:157$579	334:204$691
722	1:440$348	—	—	—	190$435	19:997$879	27:332$637	9:378$976	35:907$735	2:739$284	75:418$632
—	—	143	118$336	574	—	—	—	—	—	—	—

Conservação do material rodante

Vagões

CONSERVAS	OLEOS						ESTOPA DE:			
	CARRO		MACHINA		CYLINDRO		LÃ		ALGODÃO	
	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
Central	3.215	1:684$821	--	—	—	—	724	1:850$440	248	435$862
Maritima.	17.583	8:191$552	1.595	807$080	780	506$690	4.146	10:352$244	2.053	4:494$655
Santa Cruz	6.573	3:368$136	600	302$850	—	—	564	1:558$538	437	1:144$181
Belém.	8.780	4:829$400	469	324$712	374	259$150	593	1:632$061	678	1:473$910
Barra	5.830	3:620$156	980	534$288	—	—	1.457	3:788$635	1.287	2:661$029
Entre Rios	4.607	2:980$050	117	57$800	—	—	792	2:146$075	164	325$759
Mariano Procopio. .	1.907	1:238$818	—	—	—	—	455	1:186$354	97	157$602
Palmyra	8.480	6:538$761	1.325	780$205	—	—	1.777	4:857$218	708	2:269$008
Sitio	5.435	3:747$101	485	384$315	—	—	1.190	3:415$325	424	1:097$240
Lafayette.	35.235	19:852$195	1.995	1:722$972	492	616$539	4.136	11:479$470	1.149	1:947$289
Burnier	20	15$500	—	—	—	—	8	20$080	—	—
Bello Horizonte . .	5.643	3:787$607	—	—	—	—	605	1:881$487	166	305$044
Brumadinho. . . .	1.385	638$472	--	—	—	—	255	629$524	5	13$615
Cachoeira	7.922	4:749$640	24	21$672	363	233$560	1.189	3:314$735	442	866$336
Cruzeiro	16.365	10:161$000	311	284$290	862	543$708	2.436	6 491$312	370	633$920
Rezende	2.955	1:721$953	—	—	—	—	261	678$503	118	262$958
Norte	15.810	9:226$662	193	107$682	887	627$254	2.577	6:915$944	900	1:269$276
Jacarehy.	2.609	1:609$103	—	—	—	—	546	1:422$420	7	9$014
Taubaté	1.706	1:109$926	—	—	—	—	279	697$615	33	45$151
Total em 1925. .	152.180	89:070$933	8.024	5:327$866	3.758	2:786$931	23.990	64:317$980	9.286	19:411$849
Total em 1924. .	133.531	64:605$295	6.143	3:170$869	2.651	1:443$730	20.989	52:136$085	6.325	11:310$528
Differença para mais em 1925	18.649	24:465$638	1.951	2:156$997	1.107	1:343$171	3.001	12:181$895	2.961	8:101$321

pelas Conservas da tracção

de 1m,60

GRAXA		KEROZENE		DIVERSOS	TOTAL DE :		PERCENTAGENS DE :		TOTAL GERAL
Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Importancia	Material	Pessoal	Administração	Depreciação	
—	—	270	186$068	247:154$303	251:311$494	192:970$274	93:469$165	25:131$150	562:882$083
100	110$894	1.914	1:228$571	77:175$081	102:866$767	220:322$659	105:595$509	10:286$676	439:071$611
—	—	453	308$590	21:677$855	28:360$150	41:314$201	20:097$065	2:836$015	92:607$431
107	114$418	791	571$441	39:893$820	49:098$912	35:912$385	17:219$309	4:909$891	107:140$587
226	184$264	262	192$045	69:420$662	80:401$079	53:018$498	25:247$229	8:040$104	166:706$910
11	8$074	75	52$364	18:118$970	23:689$022	12:095$832	5:712$180	2:368$902	43:865$936
65	48$080	—	—	20:945$360	23:576$244	10:999$349	5:189$055	2:357$624	42:122$272
134	85$744	282	171$079	39:200$380	53:902$395	19:389$639	9:199$090	5:390$236	87:881$360
87	55$560	86	41$934	18:328$194	27:069$669	8:001$523	3:800$164	2:706$965	41:578$321
1	$700	234	171$625	59:842$116	95:632$906	21:132$063	9:864$210	9:563$291	136:192$470
—	—	6	4$830	199$000	239$410	189$500	94$750	23$941	547$601
9	6$300	122	90$864	9:675$317	15:746$619	6:542$611	3:034$121	1:574$661	26:898$012
11	8$027	66	52$884	3:588$901	4:931$423	3:160$819	1:502$321	493$141	10:087$704
541	460$396	197	118$346	28:035$979	37:800$714	14:896$563	7:095$792	3:780$069	63:573$138
147	106$983	172	119$014	55:428$794	73:770$021	16:201$322	7:764$223	7:377$001	105:112$567
194	141$833	115	70$195	14:744$674	17:620$116	11:282$282	5:411$035	1:762$010	36:075$443
—	—	407	233$608	30:339$681	48:780$167	45:934$732	21:894$702	4:878$015	121:487$616
—	—	226	130$397	15:340$232	18:511$166	11:938$100	5:716$285	1:851$119	38:016$670
25	20$437	131	71$307	9:091$282	11:035$718	7:869$850	3:743$810	1:103$571	23:752$949
1.658	1:351$710	5.809	3:815$222	778:261$531	964:343$992	733:172$202	351:050$105	96:434$382	2.145:600$681
1.561	1:294$688	5.166	2:212$416	655:190$574	791:364$185	532:961$272	106:748$700	79:126$408	1.510:200$565
97	57$022	643	1:602$806	123:070$957	172:979$807	200:210$930	244:901$405	17:307$974	635:400$116

Vagões de

CONSERVAS	OLEOS						ESTOPA DE LÃ	
	CARRO		MACHINA		CYLINDRO			
	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
Belém	4.344	2:308$852	302	232$081	202	139$100	381	1:035$890
Entre-Rios	2.091	1:351$828	32	19$200	—	—	407	1:038$350
Palmyra	334	220$131	—	—	—	—	122	333$417
Lafayette	15.890	9:375$402	1.283	1:142$137	144	188$850	2.021	5:456$880
Burnier	4.288	2:206$335	36	21$775	—	—	550	1:366$791
Bello Horizonte	6.127	4:087$30	—	—	—	—	420	2:102$360
Sabará	13.291	7:018$100	27	21$015	—	—	1.923	4:648$868
Sete Lagôas	9.943	5:600$882	71	51$551	—	—	685	1:899$740
Curvello	4.140	2:534$881	66	46$356	—	—	445	1:221$287
Piquete	182	116$720	—	—	—	—	22	61$720
Governador Portella	2.591	1:701$011	1.8	127$102	240	147$810	505	1:370$518
Porto Novo	2.482	1:300$192	—	—	—	—	237	644$075
Valença	1.062	624$52	7	4$116	—	—	158	407$212
Santa Rita	120	108$520	—	—	—	—	21	64$414
Juparanã	799	624$627	20	11$373	—	—	96	249$603
Alfredo Maia	15.738	9:366$900	240	143$536	1.400	1:035$001	1.592	4:200$456
Corynthio	7.708	4:307$088	92	73$923	—	—	922	2:648$476
Pirapóra	1.447	877$584	—	—	—	—	148	432$437
Diamantina	1.151	702$840	22	13$951	—	—	126	371$964
Bocayuva	1.389	790$204	15	9$600	—	—	138	364$398
Buenopolis	614	431$972	6	6$720	—	—	83	247$280
Total em 1925	95.749	56:333$071	2.416	1:174$355	1.986	1:511$339	11.311	30:293$010
Total em 1924	137.738	64:607$119	2.719	1:431$062	3.381	1:821$795	12.455	31:120$149
Differença para mais em 1925	—	—	—	539$703	—	—	—	—
Differença para menos em 1925	41.989	8:274$048	303	—	1.395	310$395	1.144	835$539

pelas conservas da tracção

1m,00

ESTOPA DE ALGODÃO		GRAXA		KEROZENE		DIVERSOS	TOTAL DE MATERIAL	PESSOAL	PERCENTAGENS DE:		TOTAL GERAL
Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Importancias			Administração	Depreciação	
663	1:258$203	73	71$246	494	357$696	16:128$721	21:731$782	17:352$491	8:430$700	2:173$178	49:688$158
78	153$300	—	—	50	41$000	750$238	3:414$916	6:202$840	2:933$553	341$492	12:892$801
19	59$839	12	7$884	—	—	2:226$626	2:847$896	1:279$160	607$853	284$791	5:019$700
666	1:046$298	5	3$670	222	162$585	58:489$767	75:915$654	27:576$646	13:437$411	7:591$565	124:521$276
50	73$947	31	22$946	167	98$843	13:672$255	17:552$895	4:996$209	2:370$694	1:755$287	26:675$085
175	324$794	20	21$740	140	83$857	8:754$989	15:330$045	10:279$706	5:023$949	1:538$005	32:221$705
109	192$004	90	67$035	168	119$040	36:985$851	49:051$918	11:744$326	5:568$022	4:905$189	71:269$455
106	180$359	4	3$510	35	18$941	19:935$277	27:690$270	8:766$562	4:163$026	2:769$025	43:368$883
15	30$895	60	48$940	108	76$140	18:298$903	22:260$612	5:379$260	2:543$775	2:226$061	32:409$708
9	18$475	—	—	—	—	3:063$539	3:263$509	2:293$766	1:099$238	326$351	5:982$324
116	219$567	52	37$151	190	134$014	7:522$665	11:259$871	16:537$387	8:268$694	1:125$986	37:191$938
6	8$638	10	7$828	73	46$972	592$290	2:850$505	4:767$880	2:383$940	285$050	10:287$375
33	86$084	15 1/2	12$015	56	42$778	5:684$367	6:931$154	7:255$302	3:355$606	693$113	18:235$175
—	—	1/2	$387	—	—	119$382	292$733	649$608	324$804	29$271	1:296$416
20	42$552	17	12$719	64	44$440	861$301	1:848$675	2:113$227	1:019$908	184$864	5:166$674
67	159$724	—	—	275	187$004	48:588$431	63:741$024	20:693$752	9:611$123	6:374$101	100:420$000
340	486$898	2	1$620	163	113$168	15:720$451	23:351$924	9:286$283	4:488$619	2:335$193	39:462$019
12	16$320	10	8$080	56	37$633	1:677$025	3:040$079	1:442$108	685$879	304$209	5:481$975
27	37$360	1	$808	28	17$230	2:053$165	3:257$307	1:679$578	806$714	325$728	6:069$327
27	39$382	—	—	24	27$455	782$070	2:018$109	1:443$048	688$119	201$812	4:351$088
52	76$125	2	2$572	17	13$540	298$540	1:076$755	1:159$906	579$953	107$676	2:924$290
2.490	4:510$815	405	330$151	2.330	1:627$336	262:205$903	358:786$640	162:879$045	78:391$640	35:878$647	635:935$972
1.069	1:558$933	564	468$523	2.153	907$715	189:975$329	291:903$215	128:408$273	25:633$943	29:190$304	475:135$735
1.421	2:951$882	—	—	177	719$621	72:230$574	66:883$425	34:470$772	52:757$697	6:688$343	160:800$237
—	—	159	138$372	—	—	—	—	—	—	—	—

Conservação do material rodante

HISTORICO	OLEOS						ESTOPA DE:			
	CARRO		MACHINA		CYLINDRO		LÃ		ALGODÃO	
	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
Conservação de carros de 1m,00.	58.547	35:689$528	1.410	1:032$139	1.595	1:186$782	6.540	17:703$479	1.672	2:773$492
Conservação de carros de 1m,60.	94 551	56:201$903	6.146	3:468$943	2.421	1:594$305	12.684	34:110$493	6.703	13:212$884
Conservação de vagões de 1m,00.	95.749	56:333$071	2.416	1:974$355	1.986	1:511$379	11.311	30:293$610	2.490	4:510$815
Conservação de vagões de 1m,60.	152.180	80:070$933	8.094	5:327$866	3.758	2:786$901	23.990	64:317$980	9.286	19:411$849
Total em 1925 . .	401.027	237:295$525	18.066	11:803$303	9.760	7:079$387	54.525	146:425$562	20.151	39:909$040
Total em 1924 . .	417.280	196:781$774	16.789	8:689$233	10.689	5:781$578	50.342	122:851$580	14.259	24:252$438
Differença para mais em 1925	—	40:513$751	1.277	3:114$070	929	1:297$809	4.183	23:573$982	5.892	15:656$602
Differença para menos em 1925	16.253	—	—	—	—	—	—	—	—	—

pelas conservas da tracção — «Recapitulação»

GRAXA		KEROZENE		DIVERSOS	TOTAL DE:		PERCENTAGENS DE:		TOTAL GERAL
Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em litros	Importancia	Importancia	Material	Pessoal	Administração	Depreciação	
338	269$894	1.576	1:106$622	149:206$649	208:968$585	121:455$924	58:301$951	20:896$863	409:623$323
1.256	950$690	2.879	1:883$349	400:496$321	511:918$978	396:745$063	187:736$215	51:191$892	1.147:592$148
405	330$151	2.330	1:627$336	262:205$903	358:786$640	162:879$045	78:391$640	35:878$847	635:935$972
1.658	1:351$710	5.809	3:815$222	778:261$531	964:343$992	733:172$202	351:650$105	96:434$382	2.145:600$681
3.657	2:902$445	12.594	8:432$529	1.590:170$404	2.044:018$195	1.414:252$234	676:079$911	204:401$784	4.338:752$124
4.016	3:391$608	12.510	5:355$018	1.519:139$472	1.886:242$701	1.221:160$627	244:426$896	188:614$179	3.540:444$403
—	—	84	3:077$511	71:030$932	157:775$494	193:091$607	431:653$015	15:787$605	798:307$721
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

5ª DIVISÃO

VIA PERMANENTE E EDIFICIOS

5ª DIVISÃO

I — EXTENSÃO DAS LINHAS

A extensão das linhas em trafego em 31 de Dezembro de 1925 era de km. 2 719.213, não tendo havido augmento nesse anno em relação ás linhas principaes (Quadro n. 2).

A extensão das linhas a conservar era, em 31 de Dezembro de 1925 de (Quadro n. 1).

	km.
Troncos	1.339.667
Ramaes	1.539.441
Circulares	11.936
Desvios	508.600
Total	3.399.654

Havendo em relação á extensão de 1924 um accrescimo de km. 29.479. — Este accrescimo provém dos desvios construidos e augmentados, da modificação feita em todos os desvios de Alfredo Maia e da revisão da medição de todos os desvios em algumas residencia, principalmente na 1ª do Centro e 4ª Auxiliar. — Esse accrescimo é comprovado pelos quadros 6, 7 e 8.

Em 1925 foram construidos ms. 10.880,90 de desvios com a extensão util de 8.284.65.

Foram augmentados ms. 1.009·95 com a extensão util de 1.031,17.

Segundo as zonas a extensão das linhas em trafego distribue-se do seguinte modo:

	km.
Districto Federal	110.028
Estado do Rio de Janeiro	700.891
« de Minas Geraes	1.612.360
« « S. Paulo	295.934
Total kms.	2,719.213

Em relação ás bitolas é a seguinte a distribuição das linhas em trafego:

	km.
Bitola larga	1.125.527
« estreita	1.528.593
« mixta	65.093
Total	2.719.213

As linhas classificam-se em:

Principaes	1.176.869
Ramaes	1.530.408
Circulares	11.936
	2.719.213

II — SECÇÃO TECHNICA

Durante o anno foram executados por essa Secção os serviços constantes da relação abaixo:

Pateos levantados	37
Desvios estudados e projectados	57
Aguadas levantadas e estudadas	26
Polygonos levantados	24
Levantamentos diversos	15
Linha cadastrada	133^{km}.687
Estudos definitivos de edificios e installações	60
Projectos diversos	32
Orçamentos diversos	308

III — CONSERVAÇÃO ORDINARIA DA LINHA E EDIFICIOS

a) Trilhos e accessorios

Tem proseguido a substituição dos trilhos typo C de 4 furos (42^{k}.173) pelos do mesmo typo de 6 furos.

Esta substituição se fez na extensão de 27^{k}.775, sendo retirados 2.540 trilhos de 4 furos e empregados 2.571 de 6 furos.

O quadro 12 contém os detalhes relativos á substituição de trilhos em diversos trechos da linha em que foram aproveitados os trilhos usados dos typos C, B, f e a, retirados os que pelo grande gasto reclamavam essa providencia.

b) Dormentes

Foram substituidos 318.904 dormentes, dos quaes 134.867 de bitola larga e 184.037 de bitola estreita. — A maior parte dos dormentes continúa a ser recebida nas zonas dos ramaes de Montes Claros e Diamantina.

O preço médio dos dormentes de bitola larga foi de 8$733; o dos de bitola estreita foi de 6$723.

O quadro 10 discrimina as quantidades de dormentes empregados pelas Residencias.

c) Desvios

Foram construidos 40 desvios com a extensão total de 10.880.90 e extensão util de 8.284.65.

Desses desvios 17 são activos e 23 mortos.

Foram augmentados 17 desvios, sendo o augmento total de 1.009.95 e o util de 1031.17.

Os quadros 6, 7 e 8 dão os detalhes sobre esses serviços.

d) Lastro

Fez-se a substituição do lastro de terra pelo de pedra ou cascalho, na extensão de km. 60.973, elevando-se a extensão total da linha lastrada a km. 1.994.732 ou 73°/₀ da extensão total das linhas a conservar.

Empregaram-se no lastramento 67.744 metros cubicos de pedra britada e cascalho.

O lastro de pedra dos trechos já lastrados foi reforçado nos pontos em que se apresentava desfalcado, empregando-se 33.629 m. c. de pedra britada e cascalho.

Este reforço do lastro se fez na extensão do km. 23.508.

O quadro 11 contém o resumo deste serviço.

e) Obras d'arte

Fizeram-se reparações nas seguintes obras de arte:

Tunneis	7
Pontes	156
Viaductos	2
Pontilhões	60
Passagens superiores	2
« inferiores	1
Passagens de nivel	18
Muros de arrimo	3
Boeiros capeados	64
» abertos	54
Fossos americanos	7
Vallas empedradas	10

Construiram-se:

Pontes	4
Pontilhões	2
Passagens de nivel	1

Muros de arrimo	27
Boeiros capeados	17
» abertos	28
Fosso americano	1
Vallas empedradas	2

f) Edificios

Fizeram-se reparações nos seguintes edificios:

Estações	229
Armazens	10
Casas de residencia	288
» » turmas	103
Depositos e officinas	54
Ranchos, telheiros e guaritas	81

Foram construidos:

Estações	6
Armazem	1
Casas de residencia	3
» » turmas	13
Depositos	5
Ranchos, telheiros e guaritas	12

No quadro nove estão mencionados todos os trabalhos executados durante o anno, quer os que se referem a obras de arte e edificios, quer os attinentes á conservação da linha

g) Cercas

A linha continúa aberta em diversos trechos, principalmente nos ramaes de Diamantina e Santa Cruz.

A extensão da linha aberta é ainda de Km. 384.137.

Durante o anno construiram-se cercas na extensão de Km. 64.417 e fizeram-se reparações na extensão de Km. 470.377.

IV — OFFICINAS DE VALENÇA

Estas officinas continuam a prestar excellentes serviços a esta Divisão, supprindo ás Residencias a madeira preparada e ferramentas necessarias aos multiplos serviços que lhes são affectos.

O annexo n. 9 discrimina os trabalhos executados por essas officinas em 1925.

V — REFLORESTAMENTO

O annexo n. 9 indica os serviços executados por esse departamento da Divisão.

a) Cultura de eucalypto

Foram produzidas 3.582 mudas de diversas especies e transportadas 320.676. — Preparou-se uma área de 62.291 metros quadrados para o plantio. — Foram alinhadas e abertas 182.473 covas. — Eleva-se a 876.930 o numero de pés de eucalypto plantados até 31 de dezembro de 1924.

b) Essencias indigenas

Plantaram-se 1.117 mudas.

VI — OBRAS NOVAS

a) Fechamento da linha dos suburbios

S. Francisco Xavier — Concluiu-se a construcção da passagem superior para vehiculos no trecho carrespondente á bitola larga, faltando apenas o revestimento da parte de concreto e do passeio.

Silva Freire — Continúa a construcção da passagem superior para peões, iniciada em 1924 e não concluida em 1925 por escassez de verba.

Passagem da rua Matriz (kilometro 8.089) — Foi iniciada em junho de 1925. Esta passagem tem por fim ligar a rua 24 de Maio á da Matriz.

Bento Ribeiro — Proseguiram os trabalhos da construcção da passagem superior e do fechamento do pateo, os quaes não puderam ser concluidos por escassez de verba.

Marechal Hermes — Continuou a construcção da passagem superior, que, tambem por por escassez de verba, não foi concluida.

Estão concluidas as obras do fechamento das estações de Rocha, Riachuelo, Sampaio, Meyer, Todos os Santos, Engenho de Dentro, Encantado, Piedade e Quintino Bocayuva.

No corrente anno serão concluidas as obras para o fechamento de S. Francisco Xavier, Bento Ribeiro e Marechal Hermes.

Fez-se o estudo para o fechamento de Cascadura, ficando resolvida a construcção de uma passagem inferior para vehiculos e peões.

O projecto abrange, como parte accessoria, a canalização do rio Timbó, para fazel-o voltar ao antigo leito, e a construcção de uma galeria para aguas pluviaes com a extensão de 550 metros.

Todos os trabalhos estão orçados em 3.090:680$411.

b) Duplicação da Linha Auxiliar

Concluiu-se a duplicação da Linha Auxiliar nos seguintes trechos na extensão total de kilometro 7.120.

Alfredo Maia a S. Christovam	1.320
Engenheiro Leal a Magno	1.700
Costa Barros a S. Matheus	4.100

Entre Mangueira e Triagem assentou-se mais um trilho para a linha mixta, na extensão de 1.200 metros.

Entre Del Castilho e Terra Nova (kilometro 14) foi levantada a linha de uma altura média de 1m,20 na extensão de 400 metros.

Fez-se tambem o levantamento da linha entre Thomaz Coelho e Engenheiro Leal, 1m,80, na extensão de 900 metros.

Construiram-se plataformas na estação de S. João de Merity e na parada de Berford.

A linha duplicada continúa a ser lastrada com pedra.

c) Duplicação da linha no Ramal de S. Paulo

Ficou concluido o trecho de Mogy a Calmon Vianna e desta a Engenheiro Goulart, faltando apenas 6.600 metros para a ligação na 5ª Parada.

Interrompeu-se o serviço para aguardar o processo das desapropriações, cuja importancia monta a 1.600 contos.

O trecho de Calmon Vianna a Engenheiro Goulart mede km. 25.689 e comprehende as sete estações seguintes:

	Km.
Calmon Vianna, entroncamento	464.152
Itaquaquecetuba	469.876
Engenheiro Manoel Feio	472.298
Itahym	476.386
S. Miguel	480.442
Commendador Ermelindo	485.118
Engenheiro Goulart	489.840

d) Variante de S. José dos Campos

Esta variante foi entregue ao Trafego, sendo inaugurada a nova estação de S. José dos Campos no kilometro 388.422. Deu-se inicio ao melhoramento das condições technicas da linha no trecho comprehendido entre S. José e Caçapava, estando bastante adiantados os trabalhos de terraplenagem até o posto telegraphico Engenheiro Martins Guimarães.

VII — CONCESSÃO DE DESVIOS PARTICULARES

Em consequencia do augmento que tem havido na fabricação de tijolos, telhas, etc. e pela necessidade de se facilitar o carregamento desses materiaes, tem havido solicitações para a construcção de novos desvios, correndo as despesas da construcção destes por conta dos interessados em troca do gozo dos desvios, mas sem direito ao material.

VIII — CONSTRUCÇÕES NECESSARIAS

De anno para anno torna-se mais urgente a necessidade de se construirem novos edificios para as estações, entre outras as de D. Pedro II, Barra do Pirahy, Barbacena (entroncamento com a Oéste de Minas) e Norte, que não satisfazem ás exigencias actuaes do movimento de passageiros, mercadorias e bagagens. Ha tambem urgencia da construcção de casas para abrigo do pessoal das turmas de conserva, visto que as casas actuaes não offerecem o conforto relativo e hygiene, que é de justiça sejam proporcionados a esse pessoal.

IX — SERVIÇOS DIVERSOS

a) Officinas de Valença

Para que estas officinas preencham inteiramente os fins a que são destinadas é necessario completar o seu apparelhamento com algumas machinas e ferramentas.

b) Depositos para materiaes

Ha grande necessidade de depositos para materiaes em diversos pontos, construindo-se para isso os edificios necessarios.

E' de toda conveniencia a mudança do Deposito Geral da Divisão de S. Christovam para local apropriado. Para este fim prestam-se bem os terrenos do prado do Jockey Club, que passaram a pertencer á Prefeitura. — Esses terrenos estão na estação de Triagem e prestam-se á construcção dos edificios necessarios, com facil accesso pela rua Jockey Club e permittindo a construcção dos desvios da bitola larga e estreita necessarios á carga e descarga de materiaes.

Para ahi deveria ser mudado tambem o Deposito de Alfredo Maia com grande vantagem para os serviços.

O referido local presta-se tambem á installação de uma grande officina para reparação de carros de bitola estreita com evidentes vantagens para os serviços.

c) Apparelhos Saxby

O grande augmento do trafego torna indispensavel para a segurança do movimento dos trens a installação de apparelhos Saxby & Farmer nas estações de composição como Belém, Barra do Pirahy e Entre Rios, onde já estão construidos os edificios para as cabines.

X — TRANSFORMAÇÃO DA LINHA COM TRILHOS TYPO C, DE $42^k,173$

Continúa a ser empregado na linha de bitola larga o trilho de $42^k,173$ por metro linear em substituição dos trilhos primitivos, obedecendo este serviço ao objectivo de dar á superstructura da linha as condições de resistencia compativeis com a intensidade do trafego.

Este serviço alcançou em 1925 o kilometro 549 do Ramal de Paraopeba. Os trilhos retirados de typo B ($30^k,883$) estão sendo empregados no Ramal de Ouro Preto e na linha do Centro (9ª Residencia).

Todo o Ramal de S. Paulo já tem trilhos de $42^k,173$.

Terminada a substituição no Ramal de Paraopeba ficarão as linhas de bitola larga, de trafego intenso, com superstructura melhorada, com vantagem para a segurança do movimento dos trens e economia dos trabalhos de conservação da linha.

Em 1925 foram recebidos 70 kilometros de trilhos de $42^k,173$, apresentando o peso total de 2.954 toneladas. — Esses trilhos e respectivos accessorios foram distribuidos pricipalmente á 7ª Residencia (Ramal de Paraopeba).

Foram tambem fornecidos á 2ª Residencia do Centro para serem empregados nos tunneis, e á 4ª para substituição dos trilhos C de quatro furos pelos de seis furos, um e eutro de $42^k,173$.

O quadro 12 dá detalhes sobre a substituição de trilhos dos differentes typos.

Extensão das linhas a conservar em 31 de dezembro de 1925

Quadro n. 1

I — Linhas Troncos

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	BITOLA LARGA 1m,60	BITOLA ESTREITA 1m,00	BITOLA MIXTA 1m,60 1m,00
Central a Barra do Pirahy (é quadrupla de Central a Engenho de Dentro e de Madureira a Deodoro, sextupla de Engenho de Dentro a Madureira e dupla de Deodoro a Barra do Pirahy)	270,928	—	—
Barra do Pirahy a Barão de Vassouras	20,296	—	—
Barão de Vassouras a Juparanã	—	—	3,619
Juparanã a Parahyba	55,025	—	—
Parahyba a Entre Rios	—	—	10,405
Entre Rios a Lafayette	264,813	—	—
Lafayette a Burnier	—	—	35,653
Burnier a Independencia	—	509,942	—
Alfredo Maia a Mangueira (é dupla de S. Christovam a Mangueira)	—	—	3,958
Mangueira a Triagem	—	1,740	1,740
Triagem a Parahyba	—	161,558	—
Somma	611,062	673,240	55,375

II — Linhas Circulares

	km	km	km
Central	0,534	—	—
D. Clara	1,662	—	—
Bangú	2,408	—	—
Matadouro	3,270	—	—
Pavuna	—	4,062	—
Somma	7,874	4,062	55,375

III — Ramaes

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	BITOLA LARGA 1m,60	BITOLA ESTREITA 1m,00	BITOLA MIXTA 1m,60 1m,00
Ramal de Gambôa	1,008	--	—
» » Santa Cruz (Deodoro a Mangaratiba), é dupla de Deodoro a Bangú	90,218	—	—
» » Paracamby (Guedes da Costa a Paracamby)	5,216	—	—
» » São Paulo (Barra do Pirahy a Norte)	389,919	—	—
» » Lima Duarte (Bemfica a Penido)	22,655	—	—
» » Paraopeba (Joaquim Murtinho a Bello Horizonte)	162,096	--	—
» » Morro da Mina (serviço de manganez, chave no kilometro 463,710 da linha do Centro)	7,320	—	—
» » Portella (Governador Portella a Barão de Vassouras)	—	42,937	-
» » Santa Rita de Jacutinga (Juparanã a Santa Rita)	—	100,793	—
» » Barra Longa (Valença a Affonso Arinos)	—	59,849	—
» » Porto Novo (Entre Rios a Porto Novo)	—	63,771	—
» » Piranga (Palmyra a Mercês)	—	56,977	—
» » Ouro Preto (Burnier a Lavras Velhas)	—	75,301	9.718
» » Bello Horizonte (General Carneiro a Bello Horizonte)	—	14,343	—
» » Santa Barbara (Sabará a Santa Barbara)	—	76,312	—
» » Montes Claros (Corintho a Bocayuva)	—	193,220	—
» » Piquete (Lorena a Rodrigues Alves)	—	17,250	—
» » Deodoro (Deodoro a Honorio Gurgel)	—	3,022	—
» » Diamantina (Corintho a Diamantina)	—	147,516	—
Somma	678,432	851,291	9,718
Totaes geraes	686,306	855,355	65,093

IV — DESVIOS

	km
Extensão total, segundo o quadro n. 5	508,600

RESUMO

Linhas principaes:	
a) troncos	1.339,677
b) ramaes	1.539,441
Circulares	11,936
Desvios	508,600
Total das linhas a conservar	3.399,654
Em 1924	3.370,175
Accrescimo em 1925	29,479

Extensão das linhas em trafego em 31 de dezembro de 1925

Quadro n. 2

I — Linhas Troncos

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	BITOLA LARGA 1m,60	BITOLA ESTREITA 1m,00	BITOLA MIXTA 1m,60 1m,00
Central a Barra do Pirahy	108.120	—	—
Barra do Pirahy a Barão de Vassouras	20 296	—	—
Barão de Vassouras a Juparanã	—	—	3.619
Juparanã a Parahyba	55.025	—	—
Parahyba a Entre Rios,	—	—	10.405
Entre Rios a Lafayette	264.813	—	—
Lafayette a Burnier	—	—	35.653
Burnier a Independencia		509.942	—
Alfredo Maia a Mangueira	—	—	3.958
Mangueira a Triagem	—	1.740	1.740
Triagem a Parahyba	—	161.558	—
Somma Km	448.254	673.240	55.375

II — Linhas Circulares

Central	0.534	—	—
D. Clara	1.662	—	—
Bangú	2.408	—	—
Matadouro	3.270	—	—
Pavuna	—	4.062	—
Somma Km	7.874	4.062	55.375

III — Ramaes

Gambôa	1.008	—	—
Sta. Cruz (Deodoro a Mangaratiba)	81.185	—	—
Paracamby (Guedes da Costa a Paracamby)	5.216	—	—
S. Paulo (Barra do Pirahy a Norte)	389.919	—	—
Lima Duarte (Bemfica a Penido)	22.655	—	—
Paraopeba (Joaquim Murtinho a Bello Horizonte)	162.096	—	—
Morro da Mina (serviço de manganez, chave no km. 463.710 da linha do Centro)	7.320	—	—
Portella (G. Portella a Barão de Vassouras)	—	42.937	—
Sta. Rita de Jacutinga (Juparanã a Sta. Rita)	—	100.793	—
Barra Longa (Valença a Affonso Arinos)	—	59.849	—
Porto Novo (Entre Rios a P. Novo)	—	63.771	—
Piranga (Palmyra a Mercês)	—	56.977	—
Ouro Preto (Burnier a Lavras Velhas)	—	75.301	9.718
Bello Horizonte (General Carneiro a Bello Horizonte)	—	14.343	—
Sta. Barbara (Sabará a Sta. Barbara)	—	76.312	—
Montes Claros (Corintho a Bocayuva)	—	193.220	—
Piquete (Lorena a Rodrigues Alves)	—	17.250	—
Deodoro (Honorio Gurgel a Deodoro)	—	3.022	—
Diamantina (Corintho a Diamantina)	—	147.516	—
Somma Km	669.399	851.291	65.093
Totaes geraes Km	1.125.527	1.528.593	65.093

Extensão das linhas no Districto Federal e Estados do Rio de Janeiro, Minas Geraes e S. Paulo, em 31 de Dezembro de 1925

Quadro n. 3

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	DISTRICTO FEDERAL	ESTADO DO RIO DE JANEIRO	ESTADO DE MINAS GERAES	ESTADO DE S. PAULO	TOTAES
		Km.	Km.	Km.		Km.
1	Linha do Centro	27,141	186,773	793,959	—	1.007,873
2	Ramal de Gambôa	1,008	—	—	—	1,008
3	» de Deodoro (Honorio Gurgel a Deodoro)	3,022	—	—	—	3,022
4	Ramal de Santa Cruz (Deodoro a Mangaratiba)	40,689	40,496	—	—	81,185
5	Ramal de Paracamby (Guedes da Costa a Paracamby)	—	5,216	—	—	5,216
6	Ramal de Porto Novo (Entre Rios a Porto Novo)	—	17,840	45,925	—	63,771
7	Ramal de Lima Duarte (Bemfica a Penido)	—	—	22,655	—	22,655
8	» » Piranga (Palmyra a Mercês)	—	—	56,977	—	56,977
9	» » Morro da Mina (Chave no kilometro 463,710, linha do centro)—serviço de manganez	—	—	7,320	—	7,320
10	Ramal de Paraopeba (Joaquim Murtinho a Bello Horizonte)	—	—	162,096	—	162,096
11	Ramal de Ouro Preto (Burnier a Lavras Velhas)	—	—	85,019	—	85,019
12	Ramal de Bello Horizonte (General Carneiro a Bello Horizonte)	—	—	14,343	—	14,343
13	Ramal de Santa Barbara (Sabará a Santa Barbara)	—	—	76,312	—	76,312
14	Ramal de Montes Claros (Corintho a Bocayuva)	—	—	193,220	—	193,220
15	Linha Auxiliar (Alfredo Maia a Parahyba)	28,204	140,792	—	—	168,996
16	Ramal de Portella (Governador Portella a Santa Rita de Jacutinga)	—	136,712	7,018	—	143,730
17	Ramal de Barra Longa (Valença a Affonso Arinos)	—	59,849	—	—	59,849
18	Ramal de São Paulo (Barra do Pirahy a Norte)	—	111,235	—	278,684	389,919
19	Ramal de Piquete (Lorena a Rodrigues Alves)	—	—	—	17,250	17,250
20	Ramal de Diamantina (Corintho a Diamantina)	—	—	147,516	—	147,516
21	Circular da Central	0,534	—	—	—	0,534
22	» de D. Clara	1,662	—	—	—	1,662
23	» » Bangú	2,408	—	—	—	2,408
24	» » Matadouro	3,270	—	—	—	3,270
25	» » Pavuna	—	1,972	—	—	1,972
	Totaes kms.	110,028	700,891	1 612,369	295,934	2.719,213

Extensão das linhas principaes, segundo as bitolas, até 31 de dezembro de 1925

Quadro n. 4

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	VIA SINGELA			VIA DUPLA		VIA QUADRUPLA	VIA SEXTUPLA	TOTAES
	Bitola de 1m,60	Bitola de 1m,00	Bitola mixta de 1m,60 e 1m,00	Bitola de 1m,60	Bitola mixta de 1m,60 e 1m,00	Bitola de 1m,60	Bitola de 1m,60	
Linha do Centro	km	km	km	km	km	km	km	km
Central a Engenho de Dentro (11.391 km.)	—	—	—	—	—	45.564	—	45.564
Engenho de Dentro a Madureira (5.288 km.)	—	—	—	—	—	—	31.728	31.728
Madureira a Deodoro (6.317 km.)	—	—	—	—	—	21.508	—	21.508
Deodoro a Barra do Pirahy (86.064 km.)	—	—	—	172.128	—	—	—	172.128
Barra do Pirahy a Barão de Vassouras	20.296	—	—	—	—	—	—	20.296
Barão de Vassouras a Juparanã	—	—	3.619	—	—	—	—	3.619
Juparanã a Parahyba	55.025	—	—	—	—	—	—	55.025
Parahyba a Entre Rios	—	—	10.405	—	—	—	—	10.405
Entre Rios a Lafayette	264.813	—	—	—	—	—	—	264.813
Lafayette a Burnier	—	—	35.653	—	—	—	—	35.653
Burnier a Independencia	—	509.942	—	—	—	—	—	509.942
Ramaes								
Gambôa	1.008	—	—	—	—	—	—	1.008
Santa Cruz (Deodoro a Bangú), 9,033 km	—	—	—	18.066	—	—	—	18.066
» » (Bangú a Mangaratiba)	72.152	—	—	—	—	—	—	72.152
Paracamby (Guedes da Costa a Paracamby)	5.216	—	—	—	—	—	—	5.216
São Paulo (Barra do Pirahy a Norte)	389.919	—	—	—	—	—	—	389.919
Piquete (Lorena a Rodrigues Alves)	—	17,250	—	—	—	—	—	17.250
Lima Duarte (Bemfica a Penido)	22.655	—	—	—	—	—	—	22.655
Piranga (Palmyra a Mercês)	—	56,977	—	—	—	—	—	56.977
Morro da Mina (chave no Km. 463,710 na linha do Centro — serviço de manganez)	7.320	—	—	—	—	—	—	7.320
Paraopeba (Joaquim Murtinho a B. Horizonte)	162.096	—	—	—	—	—	—	162.096
Ouro Preto (Burnier a Metallurgica)	—	—	9.718	—	—	—	—	9.718
» » (Metallurgica a Lavras Velhas)	—	75.301	—	—	—	—	—	75.301
Santa Barbara (Sabará a Sta. Barbara)	—	76.312	—	—	—	—	—	76.312
Bello Horizonte (General Carneiro á B. Horizonte)	—	14.343	—	—	—	—	—	14.343
Montes Claros (Corintho a Bocayuva)	—	193.220	—	—	—	—	—	193.220
Diamantina (Corintho a Diamantina)	—	147.516	—	—	—	—	—	147.516
Linha Auxiliar								
Alfredo Maia a São Christovão	—	—	1.320	—	—	—	—	1.320
São Christovão a Mangueira (1,319 km.)	—	—	—	—	2,638	—	—	2.638
Mangueira a Triagem (1,740 km.)	—	1.740	1.740	—	—	—	—	3.480
Triagem a Parahyba	—	161.558	—	—	—	—	—	161.558
Entre Rios a Porto Novo	—	63.771	—	—	—	—	—	63.771
Ramaes								
Portella (G. Portella a B. de Vassouras)	—	42.937	—	—	—	—	—	42.937
Santa Rita de Jacutinga (Juparanã a Santa Rita)	—	100.793	—	—	2,638	—	—	100.793
Barra Longa (Valença a Affonso Arinos)	—	59.849	—	—	—	—	—	59.849
Deodoro (Honorio Gurgel a Deodoro)	—	3.022	—	—	—	—	—	3.022
Circulares								
Central (223m,0 em curva de R-57m,20)	0.534	—	—	—	—	—	—	0.534
Dona Clara	1.662	—	—	—	—	—	—	1.662
Bangú	2.408	—	—	—	—	—	—	2.408
Matadouro	3.270	—	—	—	—	—	—	3.270
Pavuna	—	4.062	—	—	—	—	—	4.062
Totaes	1.000.414	1.528.593	62.455	190.194	2.638	67.072	31.728	2.891.054

DADOS SOBRE AS ESTAÇÕES

Quadro n. 5

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	NUMERO DE ORDEM	ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	ALTITUDE	POSIÇÃO KILOMETRICA	EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS	DATA DA INAUGURAÇÃO
LINHA DO CENTRO DE CENTRAL A INDEPENDENCIA — BITOLA LARGA	1	D. Pedro II	4,965	—	m 7.583,60	29 de Março de 1858.
	2	S. Diogo	3,900	1,661	2.825,80	20 de Março de 1890.
	2	Deposito de locomotivas e pedreira	—	—	10.343,30	
	3	Lauro Müller	7,319	2,366	—	12 de Outubro de 1907.
	4	S. Christovão	3,887	3,439	702,30	16 de Julho de 1858.
	5	Derby Club	8,112	4,257	808,50	2 de Agosto de 1885.
	6	Mangueira	11,145	4,869	—	10 de Agosto de 1869.
	7	S. Francisco Xavier	15,935	5,887	508,80	16 de Maio de 1861.
	8	Rocha	13,924	6,492	—	6 de Dezembro de 1885.
	9	Riachuelo	14,672	7,068	—	1 de Fevereiro de 1869.
	10	Sampaio	16,509	7,751	—	12 de Julho de 1885.
	11	Engenho Novo	16,336	8,606	700,30	29 de Março de 1858.
	12	Meyer	22,573	9,497	—	13 de Maio de 1889.
	13	Todos os Santos	27,004	10,208	—	24 de Dezembro de 1868.
	14	Engenho de Dentro	25,600	11,391	1.405,50	10 de Dezembro de 1873.
	14	Engenho de Dentro (Officinas)	—	—	5.183,60	
	15	Encantado	27,455	12,151	—	15 de Abril de 1868.
	16	Piedade	34,802	13,127	128,60	11 de Abril de 1873.
	17	Quintino Bocayuva	40,010	14,375	267,90	1 de Maio de 1886.
	18	Cascadura	33,583	15,416	799,30	29 de Março de 1858.
	19	Madureira (estribo antes de Madureira)	28,838	16,450	—	15 de Junho de 1890.
	20	D. Clara	28,264	17,184	2.123,90	9 de Fevereiro de 1897.
	20	Madureira	27,593	16,679	—	
	21	Oswaldo Cruz	20,010	18,106	443,70	17 de Abril de 1898.
	22	Prefeito Bento Ribeiro	19,600	19,285	3.569,00	7 de Novembro de 1914.
	23	Marechal Hermes	16,421	20,515	262,70	1 de Maio de 1913.
	24	Deodoro (Ent. do Ramal de Santa Cruz)	16,412	22,056	13.759,15	8 de Março de 1859.
	25	Ricardo de Albuquerque	26,069	24,474	160,00	1 de Junho de 1913.
	26	Anchieta	19,589	26,507	56.00	1 de Outubro de 1896.
	27	Nilopolis	16,805	28,716	974,10	8 de Novembro de 1914.
	28	Mesquita	17,248	31,969	2.027,70	2 de Março de 1884.
	29	Nova-Iguassú	25,800	35,354	2.126,00	29 de Março de 1858.
	30	Morro Agudo	27,436	39,741	888,20	13 de Abril de 1897.
	31	Austin	42,070	44,478	723,70	17 de Setembro de 1896.

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	NUMERO DE ORDEM	ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	ALTITUDE	POSIÇÃO KILOMETRICA	EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS	DATA DA INAUGURAÇÃO
LINHA DO CENTRO DE CENTRAL A INDEPENDENCIA — BITOLA LARGA	32	Queimados	29,246	48,258	790,10	29 de Março de 1858.
	33	Caramujos	25,100	56,760	—	27 de Janeiro de 1914.
	34	Belém	29,913	61,698	7.254,20	8 de Novembro de 1858.
	35	Guedes da Costa (Ent. do Ramal de Paracamby)	33,600	64,788	581,20	12 de Julho de 1863.
	36	Ellison	83,669	68,106	76,60	11 de Janeiro de 1897.
	37	Mario Bello	135,488	70,944	758,80	16 de Junho de 1878.
	38	Serra	213,945	75,394	881,50	16 de Junho de 1878.
	39	Scheid	252,200	77,834	862,80	21 de Abril de 1893.
	40	Palmeiras	326,360	82,023	806,30	5 de Junho de 1873.
	41	Paulo de Frontin	386,318	85,412	1.160,70	12 de Julho de 1863.
	42	Humberto Antunes	446,068	89,696	1.184,30	1 de Maio de 1894.
	43	Parada de Mendes	417,710	91,861	818,20	2 de Fevereiro de 1911.
	44	Mendes	413,000	92,529	1.062,75	7 de Agosto de 1864.
	45	Martins Costa	397,600	96,285	604,20	1 de Maio de 1894.
	46	Morsing	391,593	98,168	626,55	1 de Maio de 1894.
	47	Sant'Anna	362,700	102,221	860,85	7 Agosto de 1864.
	48	Barra do Pirahy (Ent. do Ramal de S. Paulo)	357,360	108,120	6.426,70	7 Agosto de 1864.
	48	Barra do Pirahy (deposito de locomotivas)	—	—	1.481,20	
	49	Ypiranga	354,103	115,495	1.481,20	13 de Abril de 1865.
	50	Sebastião Lacerda	350,500	121,367	712,40	12 de Abril de 1898.
	51	Caetano Furquim (ex-Barão de Vassouras) (Ent. do Ramal de Portella a B. de Vassouras)	345,450	128,416	1.050,00	18 de Junho de 1865.
	52	Juparanã	341,045	132,035	1.073,70	17 de Dezembro de 1865.
	53	Teixeira Leite (ex-Concordia)	324,100	142,570	631,00	12 de Abril de 1879.
	54	Commercio	320,100	146,660	663,17	26 de Novembro de 1866.
	55	Alliança	312,200	153,910	864,04	28 de Setembro de 1881.
	56	Casal	319,019	159,064	659,00	1 de Outubro de 1867.
	57	Carlos Niemeyer	314,846	165,397	465,00	12 de Janeiro de 1898.
	58	Andrade Pinto	296,920	170,081	889,50	5 de Maio de 1867.
	59	Engenheiro Vieira Cortez (ex-Bôa Vista)	282,900	177,621	1.909,25	5 de Julho de 1885.
	60	Parahyba do Sul	280,344	187,060	1.199,00	11 de Agosto de 1867.
	61	Barão de Angra	273,273	192,320	731,00	1 de Outubro de 1912.
	62	Entre Rios	273,000	197,465	4.616,50	13 de Outubro de 1867.
	62	Entre Rios (deposito de locomotivas)	—	—	6.871,85	
	63	Fernandes Pinheiro	336,712	204,510	517,80	23 de Abril de 1898.
	64	Serraria	304,640	212,182	972,80	20 de Setembro de 1874.
	65	Souza Aguiar	304,725	217,050	639,50	8 de Novembro de 1884.
	66	Parahybuna	335,400	225,843	726,00	28 de Setembro de 1874.

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	NUMERO DE ORDEM	ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	ALTITUDE	POSIÇÃO KILOMETRICA	EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS	DATA DA INAUGURAÇÃO
					m	
LINHA DO CENTRO DE CENTRAL A INDEPENDENCIA — BITOLA LARGA	67	Affonso Arinos (Ent. R. de B. Longa)	349,320	229,338	679,70	21 de Julho de 1911.
	68	Sobragy	451,851	238,249	901,80	31 de Outubro de 1875.
	69	Cotegipe	466,633	245,306	867,00	5 de Novembro de 1885.
	70	Mathias Barbosa	474,788	252,907	890,40	31 de Outubro de 1875.
	71	Cedofeita	515,298	256,522	751,10	30 de Dezembro de 1875.
	72	Retiro	619,717	266,457	782,00	30 de Dezembro de 1875.
	73	Juiz de Fóra	675,506	275,284	2.860,30	30 de Dezembro de 1875.
	74	Mariano Procopio	677,[illegible]	277,738	1.877,10	20 de Novembro de 1876.
	75	Pecuaria (estribo)	684,490	281,200	—	15 de Junho de 1923.
	76	Francisco Bernardino (ex-Creosotagem)	679,860	281,765	1.282,00	1 de Fevereiro de 1877.
	77	Setembrino de Carvalho	—	285,475		
	78	Bemfica	684,630	288,745	1.530,50	31 de Julho de 1894.
	79	Dias Tavares	693,500	293,947	844,60	1 de Fevereiro de 1877.
	80	Chapeu d' Uvas	704,682	303,375	1.740,00	12 de Outubro de 1890.
	81	Ewbank da Camara	775,600	310,170	975,00	1 de Fevereiro de 1877.
	82	Sergio Macedo	817,043	317,494	—	25 de Julho de 1912.
	83	Deposito de Palmyra	828,580	322,170	5.573,60	10 de Novembro de 1914.
	84	Palmyra (Ent. do Ramal de Piranga)	837,442	324,175	3.695,90	1 de Fevereiro de 1877.
	85	Mantiqueira	878,775	337,280	648,00	16 de Junho de 1878.
	86	Rocha Dias	993,500	344,612	488,10	17 de Setembro de 1896.
	87	João Ayres	1.115,500	351,449	6.426,60	16 de Junho de 1878.
	88	Sitio (Ent. com a Oéste de Minas)	1.045,000	363,094	1.903,20	21 de Outubro de 1878.
	89	Dr. Sá Fortes	1.039,200	368,190	1.025,30	15 de Agosto de 1897.
	90	Barbacena (Ent. com a Oéste de Minas)	1.120,000	378,040	1.850,20	27 de Junho de 1880.
	91	Sanatorio	1.114,000	379,719	709,60	1 de Dezembro de 1892.
	92	Alfredo Vasconcellos	1.052,500	389,341	637,[illegible]0	1 de Fevereiro de 1895.
	93	Bias Fortes	1.112,200	395,000	402,30	14 de Novembro de 1914.
	94	Ressaquinha	1.104,000	402,245	504,00	12 de Abril de 1882.
	95	Hermillo Alves	1.147,500	410,179	765,90	2 de Março de 1898.
	96	Carandahy	1.057,500	419,411	965,90	28 de Outubro de 1881.
	97	Herculano Penna	1.106,300	424,434	1.225,00	9 de Agosto de 1894.
	98	Pedra do Sino	1.062,800	429,642	1.591,10	19 de Maio de 1894.
	99	Christiano Ottoni	998,800	438,390	1.390,30	15 de Dezembro de 1883.
	100	Buarque de Macedo	978,500	449,863	801,00	15 de Dezembro de 1883.
	101	Lafayette	931,700	462,278	9.802,10	15 de Dezembro de 1883.
	102	Gagé	889,748	473,213	1.100,50	6 de Maio de 1899.
	103	Dr. Joaquim Murtinho (Ent. do Ramal de Paraopeba)	881,738	477,823	1.605,40	14 de Novembro de 1914.

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	NUMERO DE ORDEM	ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	ALTITUDE	POSIÇÃO KILOMETRICA	EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS	DATA DA INAUGURAÇÃO
LINHA DO CENTRO DE CENTRAL A INDEPENDENCIA — BITOLA LARGA	104	Lobo Leite	889,823	482,741	493,40	25 de Agosto de 1886.
	105	Chrockatt de Sá	1.016,425	491,439	534,40	3 de Novembro de 1897.
	106	Burnier (Ent. do Ramal de O. Preto)	1.126,143	497,931	2.582,00	16 de Julho de 1887.
	107	Engenheiro Corrêa	957,303	509,593	447,20	1 de Dezembro de 1896.
	108	Itabirito	848,143	523,535	1.367,45	16 de Julho de 1887.
	109	Esperança	840,586	527,707	613,00	10 de Outubro de 1891.
	110	Aguiar Moreira	786,136	535,868	360,45	31 de Janeiro de 1889.
	111	Monteiro de Barros	776,556	541,994	—	
	112	Rio Acima	739,356	550,693	570,70	1 de Junho de 1890.
	113	Honorio Bicalho	729,736	560,905	571,60	1 de Junho de 1890.
	114	Raposos	715,536	570,814	601,10	13 de Fevereiro de 1891.
	115	Sabará (Ent. do Ramal de Santa Barbara)	704,536	582,424	2.325,91	13 de Fevereiro de 1891.
	116	General Carneiro (Ent. do Ramal de Bello Horizonte)	694,536	590,310	1.446,15	1 de Fevereiro de 1895.
	117	Capitão Eduardo	694,536	601,824	327,00	15 de Novembro de 1912.
	118	Rio das Velhas	680,536	610,381	868,80	6 de Abril de 1895.
	119	Ribeirão da Matta	681,031	620,740	460,00	1 de Junho de 1915.
	120	Vespasiano	680,736	627,292	1.087,20	6 de Novembro de 1894.
	121	Nova Granja	690,093	632,440	637,40	1 de Maio de 1910.
	122	Dr. Lund	691,695	642,504	666,18	15 de Fevereiro de 1895.
	123	Pedro Leopoldo	693,034	648,023	1.015,52	17 de Junho de 1895.
	124	Mattosinhos	743,000	658,460	1.109,85	31 de Agosto de 1895.
	125	Peripery	743,000	660,414	534,10	15 de Novembro de 1912.
	126	Arcoverde	738,504	668,071	326,45	13 de Maio de 1913.
	127	Prudente de Moraes	733,736	672,000	533,00	12 de Setembro de 1896.
	128	Sete Lagôas	771,236	684,335	1.689,70	12 de Setembro de 1896.
	128	Sete Lagôas (deposito de locomotivas)	—	—	4.180,95	
	129	Wenceslau Braz	701,000	692,975	242,35	1914.
	130	Silva Xavier	768,436	705,279	408,80	20 de Fevereiro de 1899.
	131	Tabocas	683,100	714,330	234,90	28 de Novembro de 1903.
	132	Araçá	702,100	728,546	402,40	28 de Novembro de 1903.
	133	Cordisburgo	664,000	743,467	782,07	5 de Agosto de 1904.
	134	Maquiné	671,000	764,077	528,95	5 de Agosto de 1904.
	135	Mascarenhas	735,000	769,741	381,85	11 de Março de 1905.
	136	Gustavo da Silveira	605,000	787,117	717,90	5 de Agosto de 1904.
	137	Curvello	632,900	797,297	3.186,90	5 de Agosto de 1904.
	138	Tamboril	580,820	812,000	222,00	15 de Março de 1906.
	139	Osorio de Almeida	682,304	829,632	293,95	15 de Março de 1906.

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	NUMERO DE ORDEM	ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	ALTITUDE	POSIÇÃO KILOMETRICA	EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS	DATA DA INAUGURAÇÃO
LINHA DO CENTRO DE CENTRAL A INDEPENDENCIA BITOLA LARGA	140	Corintho (Ent. dos Ramaes de Montes Claros e Diamantina)	607,571	852,175	2.251,60	15 de Março de 1906.
	141	Contria	586,508	875,021	426,00	22 de Outubro de 1906.
	142	Beltrão	510,409	894,289	269,00	27 de Fevereiro de 1908.
	143	Lassance	529,535	918,989	1.503,35	27 de Fevereiro de 1908.
	144	Porto Faria	500,479	939,799	272,00	1 de Fevereiro de 1910.
	145	Varzea da Palma	498,378	962,575	288,00	1 de Fevereiro de 1910.
	146	Burity	488,928	976,236	1.808,00	28 de Maio de 1910.
	147	Aarão Reis	568,642	992,000	—	4 de Novembro de 1914.
	148	Pirapóra	472,060	1.005,940	5.502,31	28 de Maio de 1910.
	149	Independencia	479,300	1.007,873	6.332,61	28 de Outubro de 1922.
		Fóra das estações	—	—	18.809,70	
		Total	—	—	240.587m,36	

DADOS SOBRE AS ESTAÇÕES

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	NUMERO DE ORDEM	ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	ALTITUDE	POSIÇÃO KILOMETRICA	EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS	DATA DA INAUGURAÇÃO
RAMAES — BITOLA LARGA		**Ramal da Gambôa**				
		Central	4,965	—	—	Consta na Linha do Centro.
	1	Gambôa	4,500	1,308	16.227,50	25 de Outubro de 1880.
		Ramal de Santa Cruz				
		Deodoro	16,412	22,056	—	Consta na Linha do Centro.
	1	Villa Militar	21,030	24,264	1.333,20	18 de Agosto de 1910.
	2	Coronel Magalhães Bastos	22,710	25,180	—	18 de Agosto de 1914.
	3	Realengo	32,422	27,395	1.496,56	2 de Dezembro de 1878.
	4	Bangú	40,387	31,089	2.419,30	1 de Maio de 1890.
	5	Senador Camará (ex-Viegas)	40,389	33,228	443,80	1 de Julho de 1923.
	6	Santissimo	47,391	35,883	1.291,45	23 de Novembro de 1890.
	7	Senador Vasconcellos	33,112	39,080	89,00	7 de Novembro de 1914.
	8	Campo Grande	26,000	41,621	1.575,40	2 de Dezembro de 1878.
	9	Inhoahyba (ex-Engenheiro Trindade)	21,954	45,320	859,00	1 de Setembro de 1912.
	10	Paciencia	20,948	49,233	863,90	1 de Junho de 1897.
	11	Santa Cruz	8,782	54,774	2.928,60	2 de Dezembro de 1878.
	12	Parada do Prado	—	55,627	—	
	13	Matadouro (circular)	5,200	56,493	2.053,50	1 de Janeiro de 1884.
	14	Itaguahy	3,800	65,600	612,20	4 de Novembro de 1910.
	15	Corôa Grande	3,200	75,679	621,00	14 de Novembro de 1911.
	16	Itacurussá	2,400	81,522	628,40	14 de Novembro de 1911.
	17	Muriquy	3,000	85,612	346,10	7 de Novembro de 1914.
	18	Parada da Praia Grande	—	88,163	—	
	19	Sahy	4,400	91,312	439,65	7 de Novembro de 1914.
	20	Ibicuhy	6,000	95,200	449,00	23 de Agosto de 1920.
	21	Engenheiro Junqueira	6,000	98,801	235,00	7 de Novembro de 1914.
	22	Mangaratiba	2,000	103,241	996,90	7 de Novembro de 1914.
		Fóra das estações	—	—	1.153,00	
		Total			20.829m,96	
		Ramal de Paracamby				
		Guedes da Costa	33,600	64,788	123,20	12 de Julho de 1863.
	1	Lages	42,334	67,985	511,30	21 de Setembro de 1858.

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	NUMERO DE ORDEM	ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	ALTITUDE	POSIÇÃO KILOMETRICA	EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS	DATA DA INAUGURAÇÃO
	2	Paracamby	42,900	70,004	2.804,00	1 de Agosto de 1861.
		Fóra das estações	—	—	552,30	
		Total			3.990m,80	
		Ramal de São Paulo				
RAMAES — BITOLA LARGA		Barra do Pirahy	357,360	108,120	—	Consta na Linha do Centro.
	1	Pulverisação	357,062	110,543	2.784,40	10 de Setembro de 1917.
	2	Santa Cecilia	358,156	112,412	—	10 de Setembro de 1912.
	3	União	360,750	115,730	590,30	5 de Dezembro de 1920.
	4	Vargem Alegre	364,000	121,785	1.223,60	20 de Janeiro de 1871.
	5	Pinheiro	365,585	130,078	1.342,00	25 de Março de 1871.
	6	Tres Poços	—	135,600	124,58	
	7	Rademacker	373,766	138,233	1.078,00	1 de Novembro de 1892.
	8	Volta Redonda	374,200	144,349	1.729,00	16 de Setembro de 1871.
	9	Barra Mansa	376,000	153,905	2.159,20	16 de Setembro de 1871.
	10	Saudade (Ent. do R. de Bananal)	377,800	156,337	979,40	18 de Agosto de 1873.
	11	Pombal	380,600	164,643	893,65	24 de Setembro de 1874.
	12	Floriano	387,000	172,760	1.167,30	10 de Agosto de 1872.
	13	Bulhões	397,890	179,803	1.076,00	15 de Outubro de 1897.
	14	Oliveira Botelho (Ent. da E. de F. de Rezende a Bocaina)	397,280	188,708	—	4 de Dezembro de 1878.
	15	Rezende	394,690	190,593	2.096,65	8 de Fevereiro de 1873.
	16	Marechal Jardim	399,230	197,608	719,35	8 de Março de 1898.
	17	Barão Homem de Mello	407,640	203,543	756,00	23 de Março de 1873.
	18	Itatiaya	446,000	210,890	1.231,95	2 de Janeiro de 1874.
	19	Engenheiro Passos	465,872	216,339	1.004,60	30 de Junho de 1873.
	20	Engenheiro Bianor	462,748	221,327	647,40	18 de Agosto de 1921.
	21	Queluz	470,870	227,846	1.220,00	18 de Junho de 1874.
	22	Posto telegraphico	—	232,329	899,00	
	23	Villa Queimada	484,619	236,575	768,50	1 de Setembro de 1896.
	24	Lavrinhas	570,812	245,700	890,70	12 de Outubro de 1874.
	25	Cruzeiro	514,012	252,155	5.529,70	4 de Setembro de 1898.
	26	Embahú	510,819	259,125	591,35	11 de Maio de 1921.
	27	Cachoeira	520,490	265,278	4.243,00	20 de Julho de 1875.
	27	Cachoeira (Deposito locomotivas)	—	—	4.548,30	

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	NUMERO DE ORDEM	ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	ALTITUDE	POSIÇÃO KILOMETRICA	EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS	DATA DA INAUGURAÇÃO
RAMAES — BITOLA LARGA	28	Cannas	527,590	272,093	632,10	28 de Setembro de 1877.
	29	Lorena (Ent. do R. de Piquete)	524,000	280,381	1.262,00	8 de Julho de 1877.
	30	Engenheiro Neiva	538,000	287,268	514,30	4 de Julho de 1921.
	31	Guaratinguetá	527,000	293,090	1.124,00	3 de Julho de 1877.
	32	Apparecida	554,000	297,880	807,05	3 de Julho de 1877.
	33	Roseira	554,030	308,430	713,00	27 de Março de 1877.
	34	Moreira Cesar	554,030	314,685	879,75	15 de Julho de 1898.
	35	Pindamonhangaba	552,230	325,700	2.104,70	18 de Janeiro de 1877.
	36	Tremembé	554,000	336,454	1.261,40	26 de Julho de 1914.
	37	Taubaté	586,270	344,047	2.337,70	27 de Dezembro de 1876.
	38	Quiririm	553,770	352,547	735,30	27 de Dezembro de 1876.
	39	Engenheiro Sá e Silva	559,370	358,192	563,00	18 de Agosto de 1921.
	40	Caçapava	562,270	365,469	2.109,30	1 de Outubro de 1876.
	41	Santa Luzia	—	370,997	—	
	42	Eugenio de Mello	556,620	375,776	959,00	22 de Março de 1898.
	43	Engenheiro Martins Guimarães	569,876	384,000	672,35	18 de Agosto de 1921.
	44	Posto Telegraphico	—	387,300	—	
	45	São José dos Campos	549,270	389,353	2.114,60	1 de Agosto de 1876.
	46	Limoeiro	584,880	398,535	723,30	5 de Outubro de 1894.
	47	Jacarehy	586,530	406,059	4.227,50	2 de Julho de 1876.
	48	Bom Jesus	590,100	414,664	879,00	5 de Agosto de 1894.
	49	São Sylvestre	599,400	419,923	1.029,75	23 de Janeiro de 1913.
	50	Guararema	595,150	425,386	670,19	2 de Julho de 1876.
	51	Luiz Carlos	646,300	431,848	656,95	6 de Novembro de 1914.
	52	Sabaúna	680,190	436,288	1.346,85	1 de Janeiro de 1893.
	53	Engenheiro Cesar de Souza	749,433	443,770	650,60	19 de Agosto de 1921.
	54	Mogy das Cruzes	761,127	449,061	2.318,02	6 de Novembro de 1875.
	55	Santo Angelo	734,425	455,787	1.031,49	20 de Julho de 1914.
	56	Suzano	757,100	461,103	1.612,58	6 de Novembro de 1875.
	57	Poá	761,100	465,091	805,74	
	58	Calmon Vianna	—	465,209	—	6 de Novembro de 1875.
	59	Carvalho de Araujo (ex-Lageado)	774,366	473,641	4.847,35	6 de Novembro de 1875.
	60	Itaquera	767,999	479,808	1.632,35	6 de Novembro de 1875.
	61	Engenheiro Arthur Alvim	785,345	483,662	711,00	19 de Agosto de 1921.
	62	Villa Mathilde	739,558	488,405	827,10	19 de Agosto de 1921.
	63	Guayaúna	751,490	490,121	1.775,75	2 de Agosto de 1894.
	64	Engenheiro São Paulo	738,056	496,325	6.751,00	
	65	Norte	749,000	498,039	9.794,30	6 de Novembro de 1875.

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	NUMERO DE ORDEM	ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	ALTITUDE	POSIÇÃO KILOMETRICA	EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS	DATA DA INAUGURAÇÃO
	65	Norte (deposito de locomotivas)	—	—	4.201,83	
		Fóra das estações	—	—	1.252,60	
		Total			106.833m,73	
		Ramal de Lima Duarte				
		Bemfica	684,630	288,745	—	Consta na Linha do Centro.
	1	Igrejinha	709,630	295,347	196,00	13 de Novembro de 1914.
	2	Penido	728,030	303,440	720,00	13 de Novembro de 1924.
	3	Valladares	677,600	311,400	317,00	1 de Maio de 1924.
		Total			1.233m,00	
		Ramal de Paraopeba				
		Dr. Joaquim Murtinho	881,738	477,823	—	Consta na Linha do Centro.
	1	Congonhas do Campo	869,570	486,421	996,90	14 de Novembro de 1914.
	2	Engenheiro Caetano Lopes	846,839	493,550	680,00	14 de Novembro de 1914.
	3	Camapuam	843,862	504,180	499,00	14 de Novembro de 1914.
	4	Arrojado Lisbôa	820,824	514,820	473,00	20 de Junho de 1919.
	5	Bello Valle	798,104	529,906	920,00	20 de Junho de 1919.
	6	Moeda	799,497	543,584	728,75	20 de Junho de 1919.
	7	Marinhos	837,450	553,618	580,60	20 de Junho de 1919.
	8	Mello Franco	753,917	566,030	538,00	20 de Junho de 1919.
	9	Brumadinho	736,697	579,380	707,00	20 de Junho de 1919.
	10	Fecho do Funil (estribo)	727,441	586,920	369,60	
	11	Jacaré (estribo)	725,441	591,582	—	
	12	Sarzedo	776,262	601,273	741,50	20 de Junho de 1919.
	13	Ibiretê	882,093	612,755	970,10	20 de Junho de 1919.
	14	Jatobá (estribo)	950,135	619,746	—	
	15	Barreiros	916,457	624,732	346,10	20 de Junho de 1919.
	16	Gameleira	860,735	633,094	572,15	20 de Junho de 1919.
	17	Calafate	853,184	636,186	459,10	
	18	Bello Horizonte	836,466	639,951	8.553,60	7 de Setembro de 1895.
		Fóra das estações	—	—	1.150,10	
		Total			19.291m,50	

RAMAES — BITOLA LARGA

DADOS SOBRE AS ESTAÇÕES

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	NUMERO DE ORDEM	ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	ALTITUDE	POSIÇÃO KILOMETRICA	EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS	DATA DA INAUGURAÇÃO
		Ramal de Deodoro				
	—	Honorio Gurgel	13,276	19,521	—	Consta na Linha Auxiliar.
	—	Deodoro	16,086	22,543	—	Consta na Linha do Centro.
		Ramal de Governador Portella a Santa Rita de Jacutinga				
	—	Governador Portella	634,900	111,730	—	Consta na Linha Auxiliar.
	1	Morro Azul	560,000	124,278	237,00	30 de Maio de 1914.
	2	Sacra Familia	529,000	127,883	417,40	30 de Maio de 1914.
	3	Palmital	488,000	132,014	90,50	30 de Maio de 1914.
	4	Palmas	488,000	133,118	184,25	1920.
	5	Triumpho	525,360	138,628	237,60	30 de Maio de 1914.
	6	Barão de Vassouras (ex-cidade)	416,822	148,418	—	30 de Maio de 1914.
	7	Caetano Furquim (ex-Barão de Vassouras)	347,018	154,667	1.071,68	18 de Junho de 1865.
	8	Juparanã	340,600	157,815	1.421,60	17 de Dezembro de 1865.
	9	Quirino	453,180	166,163	194,90	1 de Maio de 1871.
	10	Carvalho Borges	520,720	170,365	—	1911.
	11	Esteves	541,516	176,121	194,40	1 de Maio de 1871.
	12	Chacrinha	523,598	179,034	163,30	18 de Maio de 1871.
	13	Valença	541,215	182,850	4.064,75	18 de Maio de 1871.
	14	General Osorio (estribo)	532,418	189,937	—	15 de Outubro de 1879.
	15	Santa Ignacia	479,338	192,981	215,20	15 de Outubro de 1879.
	16	Rio Bonito	497,298	197,949	394,00	1 de Abril de 1880.
	17	Corrêas (estribo)	567,970	202,800	—	1911.
	18	Guimarães (estribo)	491,368	206,464	—	—
	19	Alberto Furtado	418,008	208,923	189,20	9 de Julho de 1880.
	20	Coutinho (estribo)	422,188	214,510	—	—
	21	Rio Preto	422,515	221,308	654,60	9 de Julho de 1880.
	22	São Luiz	425,300	232,400	212,70	12 de Novembro de 1914.
	23	Parada Gloria	—	236,100	—	—
	24	Coronel Cardoso	430,300	238,426	454,00	12 de Novembro de 1914.
	25	Santa Clara	436,300	242,256	195,10	12 de Novembro de 1914.
	26	Barbosa Gonçalves	436,300	247,609	462,10	12 de Novembro de 1914.
	27	Santa Rita de Jacutinga	593,000	258,409	800,55	6 de Novembro de 1918.
	—	Fóra das estações	—	—	343,00	
		Total	. . . .	. . . .	12.197m,83	

RAMAES — BITOLA ESTREITA

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	NUMERO DE ORDEM	ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	ALTITUDE	POSIÇÃO KILOMETRICA	EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS	DATA DA INAUGURAÇÃO
		Ramal de Barra Longa				
RAMAES — BITOLA ESTREITA	—	Valença	541,215	182,850	—	Consta na Linha Auxiliar.
	1	Engenheiro Dunham	519,149	189,986	—	26 de Fevereiro de 1912.
	2	Tabôas	549,145	195,526	313,75	14 de Novembro de 1882.
	3	Santa Thereza	511,700	201,994	163,90	1 de Agosto de 1883.
	4	Santa Fé	—	206,408	—	24 de Maio de 1920.
	5	Cachoeira do Funil	525,400	209,738	167,00	28 de Setembro de 1883.
	6	Paraizo	—	212,036	—	1923.
	7	Porto das Flores	393,000	213,500	244,05	28 de Setembro de 1883.
	8	Santa Rosa	373,600	221,410	193,45	1893.
	9	Guarda Fernandes	—	223,272	—	25 de Novembro de 1918.
	10	Tres Ilhas	360,934	229,474	196,85	1893.
	11	São Fidelis	357,770	233,665	—	1911.
	12	Engenheiro Carvalhaes	356,000	235,860	241,15	26 de Fevereiro de 1912.
	13	Santa Mafalda	353,022	238,640	—	1893.
	14	Affonso Arinos	352,000	242,810	528,70	21 de Julho de 1911.
		Total			2.048m,85	
		Ramal de Piranga				
	—	Palmyra	837,442	324,175	1.037,00	—
	—	Kilometro 329	—	329,000	103,00	—
	1	Campo Alegre	834,200	332,179	209,00	2 de Julho de 1911.
	2	Rio Pinho	865,000	334,767	275,00	2 de Julho de 1911.
	3	Bôa Sorte	856,000	340,180	212,00	2 de Julho de 1911.
	4	Oom Destino	774,000	346,226	87,00	2 de Julho de 1911.
	5	Bliveira Fortes	826,000	350,190	182,00	2 de Julho de 1911.
	6	Paiva	566,158	360,846	234,00	6 de Setembro de 1914.
	7	José Bonifacio (estribo)	524,558	367,902	—	13 de Novembro de 1914.
	8	Santa Amelia	535,158	374,933	212,00	13 de Novembro de 1914.
	9	Mercês	515,158	381,152	1.126,80	13 de Novembro de 1914.
	—	Fóra das estações	—	—	103,00	
		Total			3.780m,80	

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	NUMERO DE ORDEM	ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	ALTITUDE	POSIÇÃO KILOMETRICA	EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS	DATA DA INAUGURAÇÃO
		Ramal de Santa Barbara				
RAMAES — BITOLA ESTREITA	—	Sabará	704,536	582,424	—	Consta na Linha do Centro.
	1	Gaya	712,500	585,215	—	1911.
	2	Siderurgica	722,487	586,180	1.719,40	1 de Abril de 1919.
	3	Pompeu	747,765	589,479	—	5 de Abril de 1919.
	4	Cuyabá	761,080	592,159	411,30	7 de Dezembro de 1908.
	5	Mundéos	897,143	603,352	—	30 de Junho de 1919.
	6	Caethé	935,146	607,292	1.110,60	22 de Setembro de 1909.
	7	Rancho Novo	1.141,900	619,314	290,00	12 de Novembro de 1910.
	8	Congo Socco	935,000	633,529	273,90	24 de Maio de 1911.
	9	Morro Grande	749,233	648,270	424,90	24 de Maio de 1911.
	10	São Bento	725,503	652,230	342,70	1 de Agosto de 1912.
	11	Santa Barbara	721,062	658,736	615,70	1 de Agosto de 1912.
	—	Fóra das estações	—	—	665,55	
		Total			5.854m,05	
		Ramal de Ouro Preto				
	—	Burnier	1.126,143	497,931	—	Consta na Linha do Centro.
	1	Usina	1.149,318	501,165	689,35	8 de Dezembro de 1903.
	2	Metallurgica	1.246,741	507,649	915,35	6 de Julho de 1898.
	3	Hargreaves	1.338,338	514,890	528,45	1 de Outubro de 1896.
	4	Rodrigo Silva	1.278,556	520,788	524,45	1de Janeiro de 1888.
	5	Tripuhy	1.071,212	534,186	368,55	1 de Maio de 1891.
	6	Ouro Preto	1.060,885	540,286	892,15	1 de Janeiro de 1888.
	7	Itacolomy	1.022,000	543,600	194,65	12 de Outubro de 1914.
	8	Passagem	928,000	547,800	312,25	12 de Outubro de 1914.
	9	Marianna	697,000	557,950	581,85	12 de Outubro de 1914.
	10	D. Sylverio	640,000	566,798	234,00	18 de Fevereiro de 1923.
	11	Ribeirão do Carmo	639,500	578,270	211,30	18 de Fevereiro de 1923.
	12	Lavras Velhas	627,000	582,950	59,00	1 de Dezembro de 1923.
	—	Fóra das estações	—	—	456,30	
		Total			5.967m,65	

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	NUMERO DE ORDEM	ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	ALTITUDE	POSIÇÃO KILOMETRICA	EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS	DATA DA INAUGURAÇÃO
		Ramal de Bello Horizonte				
RAMAES — BITOLA ESTREITA	—	General Carneiro	694,536	590,310	—	Consta na Linha do Centro.
	1	Marzagão	726,248	592,561	563,10	20 de Setembro de 1902.
	2	Freitas	803,804	596,796	454,60	20 de Setembro de 1902.
	3	Horto Florestal	—	599,930	457,20	—
	4	Arrudas	825,931	602,880	832,30	26 de Novembro de 1919.
	5	Bello Horizonte	836,638	604,653	—	Consta no ramal de Paraopeba.
		Total			2.307m,20	
		Ramal de Montes Claros				
	—	Corintho	607,571	852,175	—	Consta na Linha do Centro.
	1	Aporá	543,888	869,227	394,00	1 de Maio de 1917.
	2	Francisco Sá	514,000	897,231	1.379,55	4 de Setembro de 1914.
	3	Curumatahy	527,000	914,800	357,00	4 de Setembro de 1914.
	4	Buenopolis	573,720	929,276	1.422,10	4 de Setembro de 1914.
	5	Joaquim Felicio	640,000	945,425	263,95	19 de Abril de 1921.
	6	Cattoni	603,700	961,816	711,70	19 de Abril de 1921.
	7	Bueno do Prado	608,000	977,764	318,00	10 de Novembro de 1922.
	8	Camillo Prates	597,100	989,212	1.025,50	10 de Novembro de 1922,
	9	Granjas Reunidas	—	994,921	260,60	—
	10	Kilometro 1.000	692,500	1.000,000	—	4 de Julho de 1923.
	11	Engenheiro Navarro	637,200	1.014,830	364,00	7 de Junho de 1924.
	12	Bocayuva	602,000	1.045,395	946,00	7 de Junho de 1924.
	—	Fóra das estações	—	—	517,00	
		Total			7.959m,40	
		Ramal de Diamantina				
	—	Corintho (deposito)	607,571	825,175	1.167,00	28 de Maio de 1910.
	1	Roça do Brejo	548,000	874,665	288,00	28 de Maio de 1910.
	2	Santo Hypolito	509,800	891,175	627,30	21 de Dezembro de 1910.
	3	Monjolos	527,000	907,175	357,00	—
	4	Rodeador	669,400	920,275	308,00	12 de Outubro de 1911.

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	NUMERO DE ORDEM	ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	ALTITUDE	POSIÇÃO KILOMETRICA	EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS	DATA DA INAUGURAÇÃO
RAMAES — BITOLA ESTREITA	5	Conselheiro Matta	965,615	936,771	597,00	12 de Outubro de 1912.
	6	Barão de Guayacuhy	1.187,115	972,155	563,50	3 de Agosto de 1913.
	7	Guinda	1.377,915	988,291	730,75	15 de Dezembro de 1913.
	8	Diamantina	1.262,000	999,691	687,20	3 de Maio de 1914.
		Total	. . . .	. . . .	5.325m,75	
		Ramal de Lorena a Piquete				
		Lorena	537,000	280,381	1.097,70	8 de Julho de 1877.
	—	Angelina	547,653	288,021	—	
	1	Coronel Barreiros	561,198	291,028	246,00	
	2	Rodrigues Alves	635,298	297,581	314,50	
	3	Estrella do Norte	654,898	298,818	—	Estão sob a jurisdicção do Ministerio da Guerra.
	—	General Mendes de Moraes	683,235	300,051	—	
	—	Fóra das estações	—	—	369,20	
		Total	. . . .	. . . .	2.027m,40	

DADOS SOBRE AS ESTAÇÕES

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	NUMERO DE ORDEM	ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	ALTITUDE	POSIÇÃO KILOMETRICA	EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS	DATA DA INAUGURAÇÃO
LINHA AUXILIAR — DE ALFREDO MAIA A PORTO NOVO BITOLA ESTREITA	1	Alfredo Maia	2,461	—	3.781,00	10 de Maio de 1905
	1	Alfredo Maia (Deposito de locomotivas)	—	—	1.546,60	
	2	São Christovão	4,591	1,320	—	
	3	Mangueira	11,010	2,639	—	28 de Maio de 1898
		Kilometro 4	—	4,000	1.338,00	
	4	Triagem	5,413	4,379	1.366,80	30 de Setembro de 1910
	5	Heredia de Sá	4,180	5,708	—	15 de Fevereiro de 1908
	6	Vieira Fazenda	3,250	6,280	—	15 de Fevereiro de 1908
	7	Del Castilho	15,069	7,960	1.037,80	28 de Março de 1898
	8	Chave Zieze	—	9,400	—	25 de Março de 1908
	9	Cintra Vidal	18,888	10,372	—	20 de Novembro de 1905
	10	Terra Nova	24,064	10,906	641,00	15 de Fevereiro de 1908
	11	Thomaz Coelho	26,820	12,340	469,30	15 de Fevereiro de 1908
	12	Cavalcante	33,150	13,716	105,00	15 de Fevereiro de 1908
	13	Engenheiro Leal	44,022	14,680	106,00	15 de Fevereiro de 1908
	14	Eduardo de Araujo	37,438	15,458	—	15 de Fevereiro de 1908
	15	Magno	28,996	16,177	695,50	28 de Março de 1898
	16	Tury-Assú	17,539	17,670	1.612,60	1911
	17	Sapê	15,523	18,703	—	17 de Março de 1905
	18	Honorio Gurgel	13,276	19,521	345,80	1908
	19	Barros Filho	8,366	21,632	—	28 de Março de 1898
	20	Costa Barros	18,501	23,182	493,00	25 de Março de 1905
	21	Thomazinho	18,605	26,537	—	1 de Julho de 1923
	22	Itinga	13,464	28,156	—	29 de Dezembro de 1914
	23	Rocha Sobrinho	8,060	30,380	649,00	1913
	24	Prata	16,520	32,384	—	28 de Março de 1898
	25	Andrade de Araujo	11,209	34,196	663,60	28 de Março de 1898
	26	Cayoba	13,418	36,991	—	1923
	27	Ambahy	22,679	39,678	—	28 de Março de 1898
	28	Santa Rita	30,197	41,821	—	7 de Agosto de 1905
	29	Ahiva	26,512	43,500	—	28 de Março de 1898
	30	Amaral	32,302	45,140	—	1923
	31	Carlos Sampaio	49,167	47,819	746,80	28 de Março de 1898
	32	Aljesur	28,965	55,300	—	12 de Agosto de 1905
	33	Theophilo Cunha	36,566	60,500	375,00	28 de Março de 1898
	34	Belém	29,980	67,724	3.621,60	15 de Fevereiro de 1908
	35	Botaes (estribo)	40,673	75,560	—	1919

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	NUMERO DE ORDEM	ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	ALTITUDE	POSIÇÃO KILOMETRICA	EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS	DATA DA INAUGURAÇÃO
LINHA AUXILIAR — DE ALFREDO MAIA A PORTO NOVO BITOLA ESTREITA	36	Paes Leme	47,742	80,398	474,60	12 de Agosto de 1903
	37	Sertão	61,200	86,776	1.747,15	28 de Março de 1898
	38	Santa Branca	64,700	88,220	233,00	1923
	39	Bomfim	155,500	92,695	309,42	28 de Março de 1898
	40	Monte Sinai	255,800	96,731	86,70	30 de Junho de 1903
	41	Monte Libano	332,800	99,826	71,30	30 de Junho de 1903
	42	Vera Cruz	398,000	102,424	495,10	28 de Março de 1898
	43	Conrado Niemeyer	499,200	106,327	488,90	28 de Março de 1898
	44	Governador Portella	634,900	111,730	2.188,50	28 de Março de 1898
	44	Governador Portella (Deposito de locomotivas)	—	—	2.206,00	
	45	Barão de Javary	627,100	113,169	240,00	28 de Março de 1898
	46	Professor Miguel Pereira	611,700	116,214	481,30	28 de Março de 1898
	47	Monte Alegre	595,100	119,693	122,00	18 de Junho de 1898
	48	Paty do Alferes	575,200	122,448	519,30	28 de Março de 1898
	49	Arcozello	570,000	125,645	516,00	28 de Março de 1898
	50	Bueno de Andrade	527,000	131,340	—	28 de Março de 1898
	51	Pau Grande	509,500	133,572	—	30 de Junho de 1903
	52	Avellar	486,400	137,535	—	28 de Março de 1898
	53	Tabões (estribo)	451,000	143,112	—	28 de Março de 1898
	54	Cayapó	421,500	146,295	—	30 de Junho de 1903
	55	Andrade Costa	407.500	148,768	265,60	28 de Março de 1898
	56	Cavarú (estribo)	381,700	151,702	—	28 de Março de 1898
	57	Medeiros	341,872	156,469	—	30 de Junho de 1903
	58	Werneck	338,100	157,060	252,57	28 de Março de 1898
	59	Parahyba do Sul	280,100	165,937	500,80	28 de Março de 1898
	60	Barão de Angra	273,273	171,197	—	1 de Outubro de 1910
	61	Entre Rios	272,800	176,337	3 799,10	28 de Março de 1898
	62	Santa Sé	264,800	184,318	826,80	22 de Julho de 1869
	63	Penha Longa	305,100	191,135	784,00	9 de Julho de 1886
	64	Chiador	285,282	195,497	1.187,35	27 de Julho de 1869
	65	Anta	243,643	203,004	1.055,50	2 de Dezembro 1875
	66	Sapucaia	214,588	212,375	893,80	20 de Janeiro de 1871
	67	Benjamim Constant	183,631	219,464	752,80	6 de Agosto de 1871
	68	Teixeira Soares	169,360	223,844	512,00	13 de Maio de 1871
	69	Simplicio	152,549	228,873	811,00	2 de Agosto de 1871
	70	Porto Novo	143,304	240,108	2.406,00	2 de Agosto de 1871
		Fora das estações	—	—	5.663,40	
		Total	—	—	49.485,39	

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	NUMERO DE ORDEM	ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	ALTITUDE	POSIÇÃO KILOMETRICA	EXTENSÃO DOS DESVIOS EM METROS	DATA DA INAUGURAÇÃO
LINHA AUXILIAR DE ALFREDO MAIA A PORTO NOVO BITOLA ESTREITA		**CIRCULAR DA PAVUNA**				
		Costa Barros	18,501	23,182	—	Consta na linha principal.
	1	Pavuna	4,483	24,266	536,00	7 de Junho de 1910
	2	S. João de Merity	7,086	25,627	686,80	11 de Setembro de 1910
	3	Berford	10,414	26,408	-	27 de Junho de 1911
	4	S. Matheus	10,350	26,990	764,60	11 de Setembro de 1910
		Andrade de Araujo	11,206	34,196	663,60	Consta na linha principal.
		Total	—	—	2.651,00	

DESVIOS CONSTRUIDOS EM 1925

Quadro n. 6

NUMERO DE ORDEM	RESIDENCIAS	LOCAES	NUMERO DE ENTRADAS	EXTENSÃO TOTAL	EXTENSÃO UTIL	OBSERVAÇÕES
1	3ª Residencia do Centro. . .	Kilometro 136.351	1	198,00	133,00	Transporte de pedra.
2	3ª » » » . . .	» 193.665	1	107,00	50,00	Do Sr. Santos Werneck.
3	4ª » » » . . .	Ramal de Lima Duarte.	1	113,40	73,00	Carregamento de lenha e pernoite do lastro.
4	5ª » » » . . .	Palmyra Kilometro 325.	1	295,10	250,00	Carros do lastro.
5	6ª » » » . . .	Bias Fortes	2	293,30	180,00	
6	6ª » » » . . .	» »	1	109,00	74,00	
7	6ª » » » . . .	464, 508	1	305,00	250,00	A. Thun & Cia.
8	7ª » » » . . .	Bello Horizonte.	1	194,70	147,00	Armazem de mercadorias.
9	7ª » » » . . .	Gameleira.	1	351,00	262,00	Manobras.
10	8ª » » » . . .	Ramal de Santa Barbara-Kilometro 637,036	1	85,50	70,00	Exportação de minerio de ferro.
11	8ª » » » . . .	General Carneiro-Desvio n. 6 . . .	2	289,25	209,25	Manobras.
12	9ª » » » . . .	Peripery	2	227,45	154,50	Carregamento.
13	2ª » da Linha Auxiliar	Arcozello.	2	238,15	161,00	Cruzamento de trens.
14	3ª » » » »	Porto Novo	1	195,00	187,00	Carregamento de madeira.
15	3ª » » » »	» »	1	93,00	69,00	» » »
16	4ª » » » »	Santa Rita de Jacutinga	2	250,25	196,00	Cruzamento de trens.
17	4ª » » » »	Valença	2	209,60	109,05	Valla para limpeza de locomotivas.
18	4ª » » » »	»	1	77,40	47,20	Conserva.
19	Ramal de Santa Cruz. . . .	Senador Vasconcellos	2	406,00	355,00	Carga e descarga.
20	» » » »	Ibicuhy	1	332,00	269,00	» » »
21	1ª Residencia de São Paulo. .	Kilometro 113,297	1	123,00	54,00	Hercilio Dias Valente - processo n. 5.328/1/25.
22	3ª » » » » . .	S. J. dos Campos (estação nova) km. 389.	2	582,00	450,00	Cruzamento de trens.
23	3ª » » » » . .	Jacarehy	1	235,00	199,00	Abastecimento de carvão.
24	3ª » » » » . .	»	1	223,00	181,00	Limpeza de locomotivas.
25	3ª » » » » . .	»	1	187,00	145,00	» » »
26	3ª » » » » . .	Kilometro 399 (Dr. Pedro Costa) . . .	1	101,50	62,50	Carregamento de cereaes.
27	3ª » » » » . .	Poá.	1	98,50	51,20	Olaria Antonio.
28	3ª » » » » . .	Calmon Vianna	2	334,00	274,00	Cruzamento de trens.
		A transportar.	. .	6.254,10	4.662,70	

Continuação do quadro n. 6

NUMERO DE ORDEM	RESIDENCIAS	LOCAES	NUMERO DE ENTRADAS	EXTENSÃO TOTAL	EXTENSÃO UTIL	OBSERVAÇÕES
		Transporte		6.254,10	4.662,70	
29	3ª Residencia de São Paulo	Itaquaquecetuba	2	539,00	435,00	Cruzamento de trens.
30	3ª » » » »	Engenheiro Manoel Feio	2	540,00	400,00	» » »
31	3ª » » » »	Itahim	2	559,00	451,00	» » »
32	3ª » » » »	S. Miguel	2	546,00	451,80	» » »
33	3ª » » » »	» »	2	453,00	348,00	Deposito de carros.
34	3ª » » » »	Commendador Ermelindo	2	579,00	485,00	Cruzamento de trens.
35	3ª » » » »	Engenheiro Goulart	2	475,00	335,00	» » »
36	Ramal de Ouro Preto	Kilometro 530,815	1	292,00	255,35	A. Thun & Cia.
37	» » Diamatina	Diamantina	1	160,00	130,00	Provisorio.
38	» » Monte Claros	Curumatahy	1	92,00	40,00	Carregamento de madeira.
39	» » » »	Granjas reunidas	2	260,80	180,80	Cruzamento.
40	» » » »	Bocayúva	1	131,00	110,00	Accesso para o abrigo de machinas.
		Total-kilometro		10.880,90	8.284,65	

DESVIOS CUJAS EXTENSÕES FORAM AUGMENTADAS EM 1925

Quadro n. 7

NUMERO DE ORDEM	RESIDENCIAS	LOCAES DOS DESVIOS	NUMERO DE ENTRADAS	AUGMENTO TOTAL	AUGMENTO UTIL	SOMMAS T	SOMMAS U	OBSERVAÇÕES
1	2ª do Centro.	Barra — Desvio n. 5 do 2º Deposito	1	100.0	100.0	100.0	100.0	Entrada de locomotivas.
2	4ª » »	Bemfica — Desvio n. 2. . . .	1	64.75	71.75	—	—	Deposito de carros coração substituido.
3	4ª » »	Mariano Procopio — n. 5 . . .	1	51.0	51.0	105.75	122.75	Deposito da Residencia.
4	6ª » »	Herculano Penna — n. 1 . . .	2	34.00	72.20	34.00	72.20	Linha descendente.
5	6ª » »	» » — n. 2 . . .	1	198.00	162.40	198.00	162.40	Exportação de cal.
6	7ª » »	Sarzedo.	1	100.00	100.00	100.00	100.00	
7	8ª » »	Freitas — n. 2	1	105.70	71.30	—	—	
8	8ª » »	» — n. 1	2	8.80	20.20	114.50	91.50	
9	Ramal de Santa Cruz . . .	Itaguahy — n. 2	1	93.00	93.00	93.00	93.00	Carga e descarga.
10	» » Diamantina . . .	Guinda	2	80 00	80.00	80.00	80.00	Manobras e cruzamentos.
11	1ª de São Paulo.	Rezende	—	124.00	112.00	124.00	112.00	
12	3ª » » »	Guararema — n. 1	2	50.65	5.12	—	—	Cruzamento de trens.
13	3ª » » »	» — n. 2	1	24.35	71.20	26.30	76.32	Armazem e deposito de carros.
14	3ª » » »	Mogy das Cruzes — Gyrador . .	1	75.0	19.0	—	—	Carregamento de carvão.
15	3ª » » »	» » » — n. 6 . . .	1	45.0	45.0	120.0	64.0	» » lenha.
16	3ª » » »	Norte — n. 24 foi demolido em 56m	1	56.0	56.0	56.0	56.00	Manobras e carregamento de lenha.
17	4ª da Linha Auxiliar . . .	Valença — n. 12.	1	13.0	13.0	13.0	13.00	
		Totaes	—	—	—	1009.95	1031.17	

ACCRESCIMO DOS DESVIOS EM 1925

Quadro n. 8

Desvios construidos em 1925	10.880.90
Desvios cujas extensões foram augmentadas em 1925	1.009.95
Accrescimos resultantes da nova medição dos desvios feitos por algumas Residencias e da modificação geral dos desvios de Alfredo Maia	17.588.15
Total	29.479.00

Trabalhos executados em 1925

Quadro n. 9

I — OBRAS D'ARTE

Obras reparadas:

Tunneis	7
Pontes	156
Viaductos	2
Pontilhões	60
Passagens superiores	2
Passagem inferior	1
Passagens de nivel	18
Muros de arrimo	3
Boeiros capeados	64
Boeiros abertos	54
Fossos americanos	7
Vallas empedradas	10

Construiram-se:

Pontes	4
Pontilhões	2
Passagem de nivel	1
Muros de arrimo	27
Boeiros capeados	17
Boeiros abertos	28
Fosso americano	1
Vallas empedradas	2

II — EDIFICIOS

Foram reparados:

Estações	229
Armazens	10
Casas de residencia	288
Casas de turmas	103
Depositos e officinas	54
Ranchos, telheiros e guaritas	81

Construiram-se:

Estações	6
Armazem	1
Casas de residencia	3
Casas de turmas	13
Depositos	5
Ranchos, telheiros e guaritas	12

III — TRABALHOS DIVERSOS

Nivelamento e calçamento da linha (km)	2.255.345
Transformação da linha (km)	27.775
Chaves substituidas	34
Cruzamentos, idem	99

Lastramento com pedra britada:

a) extensão (km)	60.973
b) volume (m3)	67.744

Reforço do lastro de pedra:

a) extensão (km)	23.508
b) volume (m3)	33.629
Pedra extrahida para alvenaria (m3)	30.258
Idem para lastramento (m3)	29.697
Pedra britada (m3)	38.450.500
Extracção de cascalho (m3)	2.793
Regularisação de banquetas (m.)	109.971
Desobstrucção de vallas (m.)	1.185.540
Capina (m.)	13.584.717

Roçagem (m2)	3.195.570
Barreiras removidas (m3)	85.018
Reforço de aterros (m.)	31.063
Cercas construidas (m.)	64.417
Cercas reparadas (m.)	470.377
Chaves reparadas	567
Cruzamentos reparados	407
Caixas d' agua e encanamentos reparados	149
Cancellas novas	5
Drenos construidos	9
Gyradores reparados	2

IV — OFFICINAS DE VALENÇA

Estas officinas fizeram ás residencias o supprimento não só de madeira preparada como de ferramentas, cruzamentos, parafusos, etc., necessarios aos trabalhos de reparação da linha e edificios.

Materiaes diversos:

Desdobramento de tóros	2.447.617
Cruzamentos typo 25, B. e b	37
» » Pombinho	5
» » Especiaes	3
Flange	1
Chapas de zinco liso	100
Ferro fundido em obra	47.534
Parafusos de diversas dimensões	69.360
Chapa de ferro fundido typo B, C e 25	12
Encostos para agulhas	8
Porcas de diversas dimensões	10.373
Chaves typo B, C, 25 e B. mixta	32
Torneiras para ar comprimido	2
Ralo de zinco	1
Cabos de picareta	368
Portão de madeira	1
Mancaes para troly	80
Chaves de juncção typo 25	25
Rebites de diversas dimensões	32.812
Rodeiros para troly para as duas bitolas	30

Piquetes para nivelamento.	4.500
Moitão de ferro	1
Chaminés	6
Roldanas de ferro fundido.	50
Forquilhas	211
Apparelhos de manobra	50
Portões	4
Janellas	4
Agulhas typo C.	10
Peça de aço para tupia.	1
Desdobramento de tóros para a empreza Santa Rosa m. c	6
Columnas de trilho com capitel de ferro fundido . .	17
Grisetas para lanterna	6
Chaves para fechadura.	12
Bronze em cobre, kilo	80
Cabos de pá.	220
Valvulas.	15
Apparelhos de mudança de via, completos	13
Contra-trilhos	16
Grampos de ferro.	2.000
Estrado de madeira com grade para o armazem da estação de Valença.	1
Prateleira para o armazem da estação de Valença . .	1
Columnas para chave.	12
Tirantes.	14
Talas de juncção	450
Chapas de ferro com os respectivos parafusos . . .	2
Chumbadores	40

MOVEIS E UTENSILIOS

Guaritas	9
Mesas de diversas dimensões.	55
Prateleiras	2
Caixotes.	87
Cabide	1
Estantes.	5
Cadeiras communs.	66

Secretarias	10
Cadeiras gyratorias	28
Armarios	10
Engradados para mobilia	5
Bitolas de ferro	20
Escrivaninha	1
Prancheta para desenho	1
Tamborete	1
Escadas	4
Bureaux	6
Panellas de ferro	2
Troly especial	1
Porteiras	2
Caçamba para transportar carvão	1
Lanternas para ronda	278
Prancheta	1
Furadores	6
Armario para archivo de papel	1
Lanternas para signal fixo	28
Fogões portateis	4
Lanternas para columnas de chaves	10

MACHINAS E FERRAMENTAS

Estampa para parafuso	1
Picaretas de soccar	474
» » excavação	500
Trados de diversas dimensões	1.350
Arco para serra	1
Pás de bico	2.140
Ferramentas para torno copiador	6
Brocas	101
Enxós da ribeira	100
Machos de aço	60
Marretas	213
Chaves tirefonds	60
Machados	34
Tornos de bancada	2
Laminas para plaina	8

Marrões	26
Martello	1
Picadeiras	4
Picões para pedra	4
Cavadeiras	51
Ferros de tornijo	4
Esquadro de ferro	1
Machadinhas de aço	7
Marretinhas	100
Gadanhos	3
Ancinhos	3

REPARAÇÕES

Forjas de campanha	2
Reguas	6
Chaves typo Ç	1
Cruzamento typo C	1
Chaves	5
Registros para agua	2
Signal fixo	1
Bomba d'agua	1
Balança	1
Linha do charriot	1
Fogões	2
Troly especial	1
Lanternas	5
Machinas de estampar parafusos	2
Martellete	1
Machina de escrever	1

Relação dos melhoramentos introduzidos nas officinas da 5ª Divisão em 1925

Confecção de pavilhão para w. c.	1
Installação d'agua sanitaria no pavilhão w. c.	1
Installação de ar comprimido para limpeza dos motores das officinas	1
Estrado para guardar modelos	1
Galpão com 6 tesouras, longarina de ferro e demais madeiramento para a mudança da secção de ferraria	1

Modelo completo para engenho de serrar tóros . . .	1
Divisão no escriptorio da Contabilidade e Expediente. . .	1
Augmento de prateleira no armazem n. 3	1
» » » » » » 1	1

Machinas construidas durante o anno de 1925

Ventilador centrifugo	1
Machina de moer areia para a secção de fundição . .	1
Torno para madeira	1

V — REFLORESTAMENTO

1) Cultura de eucalypto:

Foram produzidas 3.582 mudas de diversas especies.

Transplantaram-se 320.676 de eucalypto de diversas especies.

Marcaram-se 3.445 caixas para transplantação e criação de mudas.

Fez-se a roçagem de 62.^{m2},291 de terreno para o plantio,sendo 33.344 em Monte Sinai e 28.947 em Cachoeira do Salto.

Foram alinhadas e abertas 182.473 covas.

2) Cultura de essencias indigenas:

Abriram-se e encheram-se 2.035 covas.

Plantaram-se 1.117 mudas de essencias indigenas de diversas especies.

Colheram-se sementes de diversas especies indigenas.

3) Trabalhos diversos:

Edificios reparados.	2
Estufas construidas em Monte Sinai	4
Ampliação de estufa (M/Sinai)	1
Reparação do ripado do horto do Monte Sinai, empregando-se ripas.	1.760
Pintura a oleo dos estufins de Monte Sinai (metro quadrado)	12
Caixa de madeira com 0,60 X C — 4 X 0,15 para criação e transplantação de mudas	1.448
Caixas para mudas, reparadas.	1.997
Pedra extrahida (metro cubico)	40

Augmentou-se o reservatorio d'agua de Monte Sinai de 3.500 para 7.500 litros:

Cercas construidas (metro)	3.505
» reparadas (metro)	1.273
Estufa reparada	1
Capina de aceiros (metro quadrado)	37.947
Preparo de terreno para plantação de milho e canna para os animaes das fazendas (metro quadrado)	20.000
Desobstrucção de vallas (metro)	1.339
Fabrico de carvão para extincção de formigueiros (k.)	138
Colheita de milho para os animaes de serviço (ks.)	4.000

Construiram-se :

Muro de arrimo	1
Drenos de 0,30 (metro)	35
Sargetas (metro)	60.40
Valla empedrada (metro)	146.40
Casas de pau a pique coberta de sapé	2
Galpão em Monte Sinai	1

Reparações:

Casa do armazenista	1
» da Residencia	1

DORMENTES EMPREGADOS EM 1925

Quadro n. 10

RESIDENCIAS	DORMENTES EMPREGADOS		SALDOS	
	Bitola larga	Bitola estreita	Bitola larga	Bitola estreita
1ª Residencia do Centro	12.251	—	—	—
2ª » » »	8.531	—	1.189	—
3ª » » »	9.237	—	667	—
4ª » » »	12.173	—	—	—
5ª » » »	6.013	5.930	—	—
6ª » » »	14.785	—	—	480
7ª » » »	7.701	—	1.245	—
8ª » » »	179	14.163	178	804
9ª » » »	60	13.176	159	1.524
10ª » » »	—	9.187	—	1.049
11ª » » »	87	14.299	—	1.333
1ª » » Ramal de S. Paulo. .	13.669	—	—	—
2ª » » » » » » . . .	13.079	2.342	8	—
3ª » » » » » » . . .	25.937	—	—	—
1ª » da Linha Auxiliar . . .	4.211	26.923	—	—
2ª » » » » . . .	—	13.002	—	—
3ª » » » » . . .	17.714	—	—	—
4ª » » » » . . .	22.683	—	—	163
Ramal de Santa Cruz	6.954	—	1.689	—
» » Ouro Preto	—	14.043	—	1.719
» » Diamantina	—	17.933	—	968
» » Montes Claros.	—	12.592	—	—
Totaes empregados . .	134.867	184.037	5.135	8.070

Resumo

Total recebido	332.109
» empregado.	318.904
Saldo para 1926	13.205

LASTRAMENTO DA LINHA COM PEDRA E CASCALHO

Linhas principaes em 1925

Quadro n. 11

RESUMO

	km
Bitola larga	996,525
» estreita	938,812
» mixta	59,395
Total	1.994,732

SUBSTITUIÇÃO DE TRILHOS

Quadro n. 12

RESIDENCIAS	TRILHOS EMPREGADOS		TRILHOS SUBSTITUIDOS	
	Typo	Quantidade	Typo	Quantidade
2ª do Centro	C	68	B e C	68
3ª » »	C/6	68	C/4	72
4ª » »	C/6	2.503	C/4	2.468
7ª » »	C	1.132	L. R e B	1.157
9ª » »	B, f, F e L. R	317	C, a e B	320
10ª » »	f	174	b	253
11ª » »	f	520	a	434
3ª Auxiliar	B	124	B	199
Ramal de Santa Cruz	C	40	C	40
2ª de S. Paulo	Diversos	32	Diversos	32
3ª » » »	C	783	C	783
Ramal de Ouro Preto	a	128	a e B	128
Totaes	. . . .	5.889	. . . .	5.954

Mappa do emprego de dormentes, trilhos

RESIDENCIAS	DORMENTES					TRILHOS							
	DE MADEIRA				DE AÇO	DE AÇO							
	Bitola especial	Bitola larga		Bitola estreita	Bitola larga	Bitola larga		Bitola estreita		Bitola larga — Kilos		Bitola estreita — Kilos	
	Novos	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados
EM SUBSTITUIÇÃO E TRANSFORMAÇÃO DE LINHAS E DESVIOS													
1ª Residencia do Centro	—	17.123	—	—	—	14.595	237	18.000	4.050	—	—	—	—
2ª » » »	—	6.525	—	—	—	51	9	—	—	276.142,000	2.687,000	—	—
Ramal de Paracamby	—	170	—	—	—	—	—	—	—	—	4.804,000	—	—
3ª Residencia do Centro	36	10.935	—	—	—	82	—	—	—	—	—	—	—
4ª » » »	—	11.728	—	—	61	—	173	—	—	1.632.950,000	—	—	—
Ramal de Lima Duarte	—	1.285	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5ª Residencia do Centro	—	6.915	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal do Piranga	—	—	—	9.695	—	—	—	—	170	—	—	—	—
6ª Residencia	—	13.408	—	700	—	219	143	—	—	31.818,000	2.156,000	—	—
7ª »	—	10.449	—	—	—	7	1.275	—	—	—	—	—	—
8ª »	—	—	—	6.736	—	—	70	19	—	—	—	4.723,000	—
Ramal de Bello Horizonte	—	22	—	1.301	—	—	—	—	280	—	—	—	—
» » Santa Barbara	—	—	—	5.429	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9ª Residencia	—	25	—	12.371	—	—	—	580	—	—	—	1.953,000	—
10ª »	—	—	—	6.762	—	—	—	171	—	—	—	—	—
Ramal de Montes Claros	—	—	—	2.624	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Residencia do Ramal de Montes Claros	—	54	—	14.946	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Diamantina	—	—	—	17.933	—	—	—	—	22	—	—	—	—
11ª Residencia	—	120	—	8.258	—	—	—	558	8	—	—	—	—
1ª » de S. Paulo	—	15.499	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2ª » » » »	—	12.558	—	—	—	99	185	—	—	—	—	—	—
Ramal de Lorena	—	—	—	2.342	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3ª Residencia de S. Paulo	—	10.300	—	—	—	22	55	—	—	—	393.120,000	—	—
1ª » Auxiliar	—	722	—	6.665	—	—	—	30	56	—	—	—	—
2ª » »	—		—	15.140	—	—	—	7	—	—	—	2.112,000	—
Ramal de Portella	—		—	4.391	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3ª Residencia Auxiliar	—	—	—	17.380	—	—	—	—	100	—	—	—	—
4ª » »	—	—	—	22.130	—	—	—	—	—	—	—	13.500,000	—
Ramal de Santa Cruz	—	6.253	—	—	—	—	70	—	—	—	—	—	—
» » Ouro Preto (Cenrro)	—	603	—	5.772	—	14	—	—	—	—	—	—	—
» » Ouro Preto (Ramal)	—	666	—	5.150	—	—	—	100	27	—	—	—	—
	36	124.576	—	165.725	61	15.089	2.217	19.467	4.713	1.970.910,000	402.767,000	22.288,000	—
RESUMO													
Totaes de substituição e transformação	36	124.576	—	165.725	61	15.089	2.217	19.467	4.713	1.970.910,000	402.767,000	22.288,000	—
Totaes obras novas	—	24.106	576	23.471	72	449	5.377	872	690	—	7.686,000	—	22.938,000
» diversos	—	81	—	6	—	19	1.132	—	796	—	6.078,500	3.374,000	873,000
Total geral	36	148.763	576	189.202	133	15.557	8.726	20.339	6.199	1.970.910,000	416.521,500	25.662,000	23.311,000

e seus accessorios — anno de 1925

CRUZAMENTOS		CHAVES			TALAS		PARAFUSOS		PREGOS		REBITES		TIREFONDS	ARRUELAS	CALÇOS		SAPATA		CORAÇÕES	
		Singela		Duplas																
Novos	Usados	Novas	Usadas	Novas	Novas	Usadas	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Novos — Kilos	Novos	Novas	Novos	Usados	Novas	Usadas	Novos	Usados
8	2	—	—	—	6.245	102	1.318.888	—	8.994	—	—	—	93.766	—	—	—	4	—	14	—
6	—	—	—	—	2.353	—	8.296	—	2.878	—	—	—	45.719	400	—	—	3	—	9	—
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	—	7	—	—	940	—	175	—	5.237	—	—	—	32.032	—	—	—	—	—	4	—
8		4	—	—	11.857	596	5.360	522	20.736	—	—	—	13.748	—	—	124	—	2	—	—
—	—	—	—	—	—	—	2 150	—	9.119	—	—	—	1.001	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	3.402	—	1.841	—	—	—	—	—	19.151	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	316	2.879	72	4.756	400	—	—	939	—	—	—	—	—	—	—
20	—	1	—	—	2.593	286	10.376	—	10.250	—	—	—	14.623	1.000	357	—	1	—	—	—
2	—	2	—	—	6.168	931	3.119	1.000	9.012	—	—	—	10.351	3.000	—	—	—	—	—	—
—	—	6	—	—	8	—	2.834	—	10.680	—	—	—	750	6.240	—	—	—	—	6	—
—	—	3	—	—	—	456	86	—	2.805	—	—	—	398	—	—	—	—	—	5	—
—	—	—	—	—		—	941	—	2.600	—	—	—	300	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1.672	—	12.280	—	50.800	—	—	—	688	2.156	—	—	—	—	—	—
3	—	—	—		312	—	2.342	—	101.755	—	—	—	5.000	—	—	—	2	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	80	—	3.000	—	—	—	500	—	—	—	—	—	—	—
—		—	—	—	50	—	7.011	—	54.400	—	—	—	300	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	60	10.353	—	57.202	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	2.204	—	10.830	—	15.579	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6		3	—	1	935	50	6.232	—	—	—	9.591	346,000	24.503	—	77	11	—	—	—	—
8	1	3	—	—	1.388	451	3.112	—	1.537	—	—	—	44 122	220	—	—	5	1	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	—	—		—	481	17.142	5.920	—	17 084	—	—	—	12.833	200	—	—	4	—	—	—
3	—	2	—	—	1.358	416	3.910	—	25.231	—	550	7.000	1.517	3.100	—	—	—	2	4	2
2	—	—	—	-	18	—	1.430	—	8.126	762	—	—	5.492	500	10	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	1.600	—	3 325	240	—	—	—	1.000	—	—	—	—	—	—
1	—	4	—	—	80	440	4.450	—	4.326	—	1.340	—	6.556	4.100	—	—	—	—	2	—
3	—	6	—	—	—	60	5.406	—	17.110	—	—	—	9.500	—	—	—	—	—	—	—
5	—	2	—	—	968	—	6.076	—	8.960	—	450	—	16.335	—	—	934	—	—	4	—
21	—	—	—	—	223	—	2.220	—	14.820	—	—	—	748	1.505	—	—	6	—	—	—
1		—	—		340	58	1.777	—	19.449	—	—	—	1.122	1.075	—	—	—	—	—	—
127	3	43	—	1	43.592	21.364	1.441.344	1.594	490.351	1 402	11.931	353,000	361.985	24.496	444	1.069	25	5	48	2
127	3	43	—	1	43.592	21.364	1.441.344	1.594	490.351	1.402	11.931	353,000	361.985	24.496	444	1.069	25	5	48	2
88	5	41	8	—	4.595	5.051	22.831	699	82.217	—	636	—	19.721	8.349	—	114	38	3	9	2
—	—	—	—	—	268	426	519	—	—	—	16.187	21.385,000	402	470	—	43	4	10	2	33
215	8	84	8	1	48.455	26.841	1.464.694	2.293	572.568	1.402	28.754	21.733,000	382.108	33.315	444	1.226	67	18	59	37

Mappa do emprego de dormentes, trilhos

RESIDENCIAS	DORMENTES				TRILHOS						
	DE MADEIRA			DE AÇO	DE AÇO				DE AÇO		
	Bitola larga		Bitola estreita	Bitola larga	Bitola larga		Bitola estreita		Bitola larga — Kilos	Bitola estreita — Kilos	
	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Novos	Usados	Usados	Novos	Usados
Obras											
1ª Residencia do Centro	2.407	—	—	—	293	172	—	—	—	—	—
3ª » » »	132	—	—	—	—	24	—	—	—	—	—
Ramal de Lima Duarte	74	—	—	72	—	26	—	—	—	—	—
5ª Residencia	—	576	—	—	—	78	—	—	—	—	—
6ª »	250	—	—	—	—	298	50	—	—	—	—
7ª »	1.381	—	—	—	22	158	—	—	—	—	—
Ramal de Bello Horizonte	12	—	500	—	49	—	—	—	—	—	—
» » Santa Barbara	—	—	130	—	—	3.621	—	—	3.914,000	—	—
9ª Residencia	—	—	150	—	—	—	—	—	3.772,000	—	—
Residencia do Ramal de Montes Claros	13		424	—	—	—	100	—	—	—	—
» » » » Diamantina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.061,000
11ª Residencia	—	—	1.631	—	—	—	—	182	—	—	—
1ª » do Ramal de S. Paulo	190	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—
2ª » » » » »	388	—	—	—	44	—	—	—	—	—	—
3ª » » » » » »	16.628	—	—	—	21	929	—	—	—	—	—
1ª » da Linha Auxiliar	1.931	—	18.445	—	—	—	686	398	—	—	—
2ª » » » »	—	—	836	—	—	—	24	28	—	—	15.687,000
Ramal de Portella	—	—	140	—	—	—	12	82	—	—	150,000
3ª Residencia da Linha Auxiliar	—	—	334	—	—	—	—	—	—	—	1.040,000
4ª » » » »	—	—	480	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Santa Cruz	700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Ouro Preto (Ramal)	—	—	401	—	—	73	—	—	—	—	—
	24 106	576	23 471	72	449	5.377	872	690	7.686,000	—	22.938,000
Serviços											
1ª Residencia do Centro	—	—	—	—	2	1.066	—	—	—	—	—
2ª » » »	—	—	—	—	—	—	—	—	6.078,500	—	—
4ª » » »	27	—	—	—	—	29	—	—	—	—	—
Ramal de Lima Duarte	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—
6ª Residencia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7ª »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8ª »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Santa Barbara	—	—	6	—	—	—	—	2	—	2.646,000	—
10ª Residencia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Diamantina	—	—	—	—	—	—	—	682	—	—	—
11ª Residencia	16	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—
1ª » do Ramal de S. Paulo	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—
2ª » » » » »	2	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—
3ª » » » » »	36	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—
1ª Residencia da Linha Auxiliar	—	—	—	—	—	—	—	102	—	—	—
2ª » » » »	—	—	—	—	—	—	—	6	—	728,000	873,000
3ª » » » »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramal de Santa Cruz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » Ouro Preto (Ramal)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	81	—	6	—	19	1.132	—	796	6.078,500	3.374,000	873,000

e seus accessorios, no anno de 1925

ACCESSORIOS																	
CRUZAMENTOS		CHAVES SINGELAS		TALAS		PARAFUSOS		PREGOS	REBITES		TIREFONDS	ARRUELAS	CALÇOS	AGULHAS		CORAÇÕES	
Novos	Usados	Novas	Usadas	Novas	Usadas	Novos	Usados	Novos	Novos	Novos — Kilos	Novos	Novas	Usados	Novas	Usadas	Novos	Usados
novas																	
2	—	—	—	904	—	3.128	—	10.956	300	—	—	—	—	—	—	1	—
3	—	3	—	—	48	192	—	1.112	—	—	200	—	—	—	—	—	—
1	—	—	1	—	48	—	214	100	—	—	—	—	114	—	—	—	—
—	—	—	1	—	116	—	185	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
21	—	4	—	25	582	1.078	—	14.362	—	—	1.516	—	—	3	—	—	—
2	—	4	—	395	—	1.000	300	1.200	—	—	1.579	600	—	2	1	—	2
—	—	2	—	—	—	200	—	1.600	—	—	200	—	—	—	—	2	—
1	—	1	—	—	261	77	—	156	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	—	—	118	—	120	—	—	—	—	800	—	—	—	—	—	—
4	—	4	—	280	—	102	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	—	1	—	48	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	360	—	—	1 006	—	—	1.500	—	—	—	—	—	—
1	—	1	—	56	—	67	—	—	—	—	700	—	—	—	—	—	—
2	—	1	1	—	88	324	—	570	—	—	—	140	—	—	—	—	—
25	3	2	—	323	2.844	7.220	—	16.697	—	—	11.626	700	—	36	—	—	—
14	—	14	—	2.038	516	7.127	—	29.699	86	—	—	6.550	—	—	—	4	—
2	3	1	3	156	—	412	—	2.758	—	—	—	30	—	—	—	—	—
4	—	3	—	158	80	352	—	560	—	—	100	9	—	2	—	—	—
—	—	—	1	—	60	200	—	—	250	—	1.500	200	—	—	2	1	—
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	1	—	—	—	838	—	929	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	142	—	284	—	512	—	—	—	120	—	1	—	—	—
88	5	41	8	4.595	5.051	22.831	699	82.217	636	—	19.721	8.349	114	38	3	9	2
diversos																	
—	—	—	—	28	60	—	—	—	3.630	10.166,000	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61,000	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	270	1.683,000	—	—	—	—	—	—	33
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	96	234,000	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	2,000	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	103,000	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	12	22	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	94	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.591	346,000	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	12	—	49	—	—	—	5.266,000	—	90	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.246,000	—	380	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	700	24,000	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,000	—	—	—	4	—	2	—
—	—	—	—	10	—	—	—	—	1.900	—	402	—	43	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	250,000	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	200	—	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	268	426	519	—	—	16.187	21.385,000	402	470	43	4	10	2	33

6ª DIVISÃO PROVISORIA

CONSTRUCÇÕES

6ª DIVISÃO PROVISORIA

CONSTRUCÇÃO

Esse anno não se assignalou como outros, pelo numero e vulto de serviços inaugurados, mas nem por isso foram de menos valor os trabalhos que nelle se executaram e contribuirão da maneira mais efficiente para que 1926 possa destacar-se pela série de inaugurações, que virão incorporar ao patrimonio da Central não pequena extensão de linhas novas realizando velhas aspirações de zonas, cujo desenvolvimento, sob o ponto de vista agricola e pecuario, ainda é deficiente pela falta de meios de transporte rapidos e economicos.

Para realização desse objectivo não foram pequenas as difficuldades a vencer, decorrentes, umas, de insalubridade de zonas a atravessar, outras da natureza accidentada do terreno.

Pelo quadro geral vê-se que, além das obras d'arte, o volume de excavação foi de 1.606.114^{m3},884, além dos trabalhos preparatorios com o total de 923^{m2},265,47 tendo importado todos os trabalhos a cargo da 6ª Divisão, inclusive pagamento a funccionarios do Escriptorio Central e Ramaes em 10.470:757$343.

ESCRIPTORIO CENTRAL

Movimento de papeis na 1ª Secção (expediente) da 6ª Divisão da Estrada de Ferro Central do Brasil, em 1925

PROTOCOLLOS

Foram recebidos e protocollados os seguintes papeis :

Livro — F.	304	
» — G.	585	
» — M	587	
» — P.	607	
» — S.	503	
» — V.	617	3.203
Papeis diversos não protocollados		1.645

Circulares recebidas e expedidas :

Da Directoria	72	
» 1ª Divisão	1	
» 2ª »	205	
» 3ª »	9	
» 4ª »	58	
» 5ª »	106	
» 6ª »	52	503

Documentos diversos :

Copias de contractos	48	
» » termos	18	
» » processos	76	142
Telegrammas expedidos	987	
Cartas recebidas e remettidas	128	
Outras cartas	1.008	2.123

Diario Official :

Exemplares recebidos e distribuidos	2.424

Archivo :

Foram archivados durante o anno de 1925, papeis em numero de	4.530
Somma	14.570

Relação dos trabalhos executados na Secção Technica durante o anno de 1925

Especificação	Quantidade
Cópias de papel téla	61
Projectos	32
Desenhos de perfis em papel millimetrado e téla	35
Cópias em ferro prussiato	256
	384
Orçamentos	24
Cubações	26
	50

Foram calculados os restantes 474 numeros de ordem da nova tabella de preços.

QUADRO GERAL N. 1 -- Trabalhos preparatorios e de excavação executados em 1925

RAMAES	TRABALHOS PREPARATORIOS	CORTES, EMPRESTIMOS, ETC.	EM CAVAS PARA FUNDAÇÕES	TOTAL DE CADA RAMAL	TOTAL DE CADA RAMAL
	m2	m3	m3	m2	m3
Ponte Nova	437.820,00	498.093,063	8.408,569	437.820,00	506.501,632
Montes Claros	485.445,47	759.915,082	18.931,669	485.445,47	778.846,751
Lima Duarte.	—	159.210,521	47.371,547	—	206.582,068
Residencia e Officinas. .	—	102.577,596	11.606,837	—	114.184,433
	923.265,47	1.519.796,262	86.318,622	923.265,47	1.606.114,884

QUADRO GERAL N. 2 -- Quadro comparativo — Trabalhos de excavação

RAMAES	1924	1925	DIFFERENÇAS EM 1925	
			Para mais	Para menos
	m3	m3	m3	m3
Ponte Nova	279.136,886	506.501,632	227.364,746	
Montes Claros	797.761,451	778.846,751	—	18.914,700
Lima Duarte	581.146,027	206.582,068	—	374.563,959
Residencia de Bello Horizonte . . .	12.895,860	114.184,433	101.288,573	
	1.670.940,224	1.606.114,884	328.653,319	393.478,659

QUADRO GERAL N. 3 — Serviços de alvenaria e trabalhos connexos realizados no anno de 1925

RAMAES	ALVENARIA ORDINARIA	ALVENARIA LAJÕES	CONCRETO	ENROCAMENTO	CHAPA DE ARGAMASSA	REJUNTAMENTO	APPARELHAMENTO	ALVENARIA APPARELHO
	M³	M³	M³	M³	M²	M²	M²	M³
Ramal de Montes Claros. . . .	4.621,302	5.207,972	890,172	—	278,92	1.581,83	771,79	273,636
Ramal de Marianna a Ponte Nova.	6.937,934	2.152,875	106,322	1.234,490	340,13	360,77	15,60	26,820
Ramal de Lima Duarte	974,907	136,482	26,141	860,254	172,62	157,57	253,50	
Residencias e Officinas	617,414	—	—	—	90,40	1.679,54		14,800
	13.151,557	7.497,329	1.022,635	2.094,744	882,07	3.779,71	1.040,89	315,256

QUADRO GERAL N. 4 — Trabalhos diversos realizados durante o anno de 1925

RAMAES	VALLETAS	ENCHIMENTO VÃO PEDRAS QUEBRADAS	ESCO-RAMENTO	FERRO	LEVANTA-MENTO MA-TERIAES EXCAVAÇÃO	CARGA E DESCARGA PEDRAS	CERCA DE ARAME	ASSENTA-MENTO VIA PERMANENTE
	M¹	M³	M³	kgs.	M³	M³	M¹	M¹
Marianna a Ponte Nova	16.206	—	360,48	1.407.773				
Lima Duarte.	10.024	464.539	303,20	800	143.080	217.114	16.600	20.000
Montes Claros	9.694.900	1.143.009	205,47	361.000				
Residencia e Officinas	—	—	—	7.652				
Totaes.	9.721.130	1.607.548	869,15	1.777.225	143.080	217.114	16.600	20.000

RAMAES	LINHA TELE-PHONICA	BOEIROS ARMCOS AS-SENTAMENO COMPLETO	SERVIÇO DE RASPAGENS	EMPEDRA-MENTO	APPARE-LHAMENTO	APILOA-MENTO DE TERRA	FORMAS PARA CON-CRETO ARMADO
	M¹	M¹	M¹	M³	M¹	M³	M³
Montes Claros	48.512.50	431,70	996.00				
Residencia e Officinas.	—	—	—	4.841.57	223.90	839.682	151.00

QUADRO GERAL N. 5 — Quadro demonstrativo das despesas com os serviços a cargo da 6ª Divisão no anno de 1925

RAMAÉS	SERVIÇOS POR ADMINISTRAÇÃO	SERVIÇOS POR TAREFAS	TOTAL DE CADA RAMAL
Montes Claros	506:465$276	4.302:917$354	4.809:382$630
Ponte Nova	474:246$347	1.668:190$279	2.142:436$626
Lima Duarte.	431:887$853	949:496$531	1.381:384$384
Residencia de B. Horizonte	721:236$989	1.416:316$714	2.137:553$703
	2.133:836$465	8.336:920$878	10.470:757$343

QUADRO GERAL N. 6 — Quadro demonstrativo do valor do patrimonio em 31 de Dezembro de 1925

HISTORICO	MATERIAL EM STOCK	BENS PATRIMONIAES EM USO					OBRAS EM ANDAMENTO	CONTAS A COBRAR (1)	TOTAL
		Machinas e Ferramentas	Moveis e Utensilios	Livros e Objectos de Engenharia	Semoventes	Material Rodante			
Deposito Geral	295:355$082	—	—	—	—	—	—	—	295:355$082
Ramal de Montes Claros	305:688$286	27:820$900	23:446$800	13:179$000	150$000	6:900$000	14.936:871$254	—	15.314:056$240
» » Ponte Nova	67:571$392	9:506$000	20:079$000	12:194$000	—	—	5.295:060$032	—	5.404:410$424
» » Lima Duarte	70:933$837	1:194$800	11:836$500	17:482$000	150$000	400$000	4.223:954$144	—	4:325$951$281
» » Santa Barbara	—	—	—	—	—	—	160:192$009	—	160:192$009
» » Diamantina	—	—	—	—	—	—	75:637$022	—	75:637$022
Estação de Bello Horizonte	—	—	—	—	—	—	2.227:904$986	—	2.227:904$986
Officinas de Bello Horizonte	120:963$999	4:134$400	22:215$000	12:645$000	—	—	6.793:763$956	—	6.953:722$355
Ponte de Pirapóra	—	—	—	—	—	—	982:586$028	—	982:586$028
Alfredo Dolabella Portella	—	—	—	—	—	—	—	47:337$941	47:337$941
Dr. Alvaro Ribeiro de Almeida e Luz	—	—	—	—	—	—	—	774$900	774$900
» João Caetano da Silva Lara	—	—	—	—	—	—	—	6:465$839	6:465$839
» Antonio Gonçalves Gravatá	—	—	—	—	—	—	—	973$500	973$500
» José Dantas	—	—	—	—	—	—	—	105$920	105$920
Antonio Costa Pires	—	—	—	—	—	—	—	3:243$190	3:243$190
Vicente Micelli	—	—	—	—	—	—	—	86$000	86$000
Em transito	3.448:075$237	—	—	—	—	—	—	—	3.448:075$237
Escriptorio Central	—	—	121:353$840	12:332$425	—	17:000$000	—	—	150:686$265
(1) Material em poder de tarefeiros	58:987$290								
	4.367:575$123	42:656$100	198:931$140	67:832$425	300$000	24:300$000	34.695:969$431	—	39.397:564$219

Comparação da conta de Patrimonio entre os annos de 1924 e 1925

CONTAS	EXISTENCIA		DIFFERENÇAS EM 1925	
	Em 1924	Em 1925	Para mais	Para menos
Material em *stock*	944:792$663	860:512$596	—	84:280$067
» » transito	—	3.448:075$237	3.448:075$237	—
Machinas e ferramentas	43:853$450	42:656$100	—	1:197$350
Moveis e utensilios.	49:517$398	198:931$140	149:413$742	—
Livros e objectos de Engenharia. .	20:846$500	67:832$425	46:985$925	—
Semoventes	430$000	300$000	—	130$000
Obras em andamento	26.190:519$313	34.695:969$431	8.505:450$118	—
Contas a cobrar.	—	58:987$290	58:987$290	—
Material rodante	—	24:300$000	24:300$000	—
	27.249:959$324	39.397:564$219	12.233:212$312	85:607$417
Augmento no patrimonio	12.147:604$895	—	—	12.147:604$895
	39.397:564$219	39.397:564$219	12.233:212$312	12.233:212$312

RAMAL DE PONTE NOVA

Serviços por administração

Durante o anno de 1925 tiveram regular andamento os trabalhos de construcção entre Lavras Velhas e Ponte Nova, ponto terminal do ramal a partir de Marianna.

Além dos trabalhos de excavação e obras d'arte, executados pelos tarefeiros nesse trecho, foram, durante esse periodo, estudadas e locadas pequenas variantes visando uma o melhoramento das condições technicas da linha e outras a diminuição do movimento de terra e suppressão de obras d'arte.

Foram assim estudadas as variantes entre as estacas 1.162 ÷ 9,50 e 1.192 ÷ 19,50 : *b*) 1.205 ÷ 7 e 1.214 ÷ 13,20 ; *c*) 255 ÷ 11,40 e 353 ÷ 5,60, finalmente entre as estacas 651 e 655.

Pelo pessoal technico e operario foram ainda executados diversos outros trabalhos, como sejam : locações e levantamento de secções transversaes ; estudos e nivelamentos de valletas collectoras ; medições e nivelamentos de cavas de fundações, marcações de pontes, boeiros e muros de arrimo ; medições provisorias dos serviços executados pelos tarefeiros ; marcações e nivelamento de grupos de casas para turmas e outros serviços mais de accôrdo com o quadro discriminativo que vai adeante.

Linha telephonica — Pela turma telephonica foi prolongada a linha durante o anno até a cidade de Ponte Nova.

Assentamento de linha — Pela turma de assentamento e conserva foram feitos os trabalhos de prolongamento de linha na extensão de 739 metros.

Descarga, empilhamento e transporte de materiaes — Foram descarregados, empilhados e transportados diversos materiaes de Lavras Velhas para Furquim, sendo pelo lastro transportados 1.080 trilhos, 1.080 chapas de juncção, que foram depositados á margem da linha na ponta dos trilhos destinados ao serviço de assentamento de linha.

Limpeza da linha — Pela turma de assentamento e conserva foi feita a necessaria limpeza na linha.

VALLETAS — No kilometro 584 foram construidas duas valletas com as seguintes dimensões :

1) de 20,0 × 0,80 × 0,50.
2) de 60,0 × 0,60 × 0,50.

No kilometro 591 :

1) de 350,0 × 0,60 × 0,90.
2) de 462,0 × 0,60 × 0,90.

CONSTRUCÇÃO DE CERCAS — Pela turma de assentamentos e conservas foi feita uma cerca provisoria para protecção da linha no kilometro 584 com moirões de madeira branca na extensão de 400 metros. Pela mesma turma auxiliada pelos proprietarios locaes foram construidos mais 2.700 metros de cercas de arame no kilometro 33 e seguintes.

ASSENTAMENTOS DE PORTEIRAS — Entre os kilometros 584 e 590 foram construidas e assentadas tres porteiras para protecção da linha.

REPARAÇÃO DE CASAS — Pela turma de carpinteiros foram feitas diversas reparações e melhoramentos necessarios na casa de residencia do Engenheiro Chefe de Secção, bem assim em barracão coberto de zinco. Pela mesma turma foram feitos ainda diversos serviços de reparações na casa do Escriptorio da 2ª Residencia em Acayáca.

FISCALIZAÇÃO DE SERVIÇOS — Pelo Engenheiro Chefe de Secção e demais auxiliares foram inspeccionados durante o anno todas as obras e serviços feitos por administração e á cargo dos empreiteiros, tendo-se verificado o exacto cumprimento por parte destes de todas as ordens de serviço expedidas para o bom andamento dos mesmos trabalhos.

RESIDENCIA DE OURO PRETO — Iniciadas em junho as obras de construcção da Residencia de Ouro Preto, proseguiram as mesmas com regularidade, sendo o estado das obras em 31 de dezembro o seguinte:

a) terminado o rebaixo para construcção da casa do armazenista;

b) Abertas as cavas de fundação do lado interno da carpintaria, iniciada a construcção das pilastras de concreto armado do mesmo lado e concluidos os do lado externo;

c) Concluido o serviço de alvenaria de pedra do Escriptorio da Residencia, iniciando-se o de alvenaria de tijolos;

d) Concluido o serviço de installações provisorias das officinas e depositos, faltando esquadrias;

e) Concluida a reparação da casa do Engenheiro Residente;

TRABALHOS EXECUTADOS PELA SECÇÃO TECHNICA DO RAMAL:

Projectos	34
Desenhos e perfis	6
Copias em ferro prussiato	33
Cubações	7
Desenhos	14

EXPEDIENTE — O movimento geral de papeis (officios, memoranda, requisições, processos, etc.) foi de 1.854 papeis.

ESTUDOS:

1) Estudo de um muro de arrimo entre estacas 2 ÷ 16,60 e 3 ÷ 15.
2) Idem de uma calha a jusante do B. S. C. da est. 70.

3) Idem de uma variante de 474 metros de extensão para melhorar o grave da linha.

4) Idem de um muro de arrimo entre est.

5) Idem passagem inferior na est. 183 ÷ 10,50.

6) Idem B. S. C. de 0,70 × 1,00 na est. 278 ÷ 18.

7) Idem de um muro de arrimo junto do 2º encontro da ponte sobre o C. Mata-cães — est. 349 ÷ 5.

8) Idem de um muro de arrimo est. 351 ÷ 14.

9) Idem boeiro aberto est. 286 ÷ 6.

10) Idem muro de arrimo entre estacas 293 ÷ 295.

11) Idem boeiro est. 70 ÷ 9; idem est. 120 ÷ 16,80; idem na est. 120 ÷ 15 e 50 ÷ 9,80.

12) Idem boeiro est. 200; idem est. 199 ÷ 5.

13) Idem modificação da linha entre estacas 651 e 655.

14) Idem B. S. C. de 0,80 × 1,00 de 0,70 × 1,00 nas est. 1.056 ÷ 16 e 1.049 ÷ 17.

15) Idem de valletas collectoras para o boeiro armco na est. 176 ÷ 16,50.

PROJECTOS:

Projecto B. S. C. de 0,80 × 1,00 na est. 509 ÷ 6.

Idem ponte 10 metros sobre corrego Goiabeira.

Idem B. S. C. de 0,70 × 1,00 nas est. 437 e 706 ÷ 11, de 0,90 × 1,00 na est. 1,001 ÷ 6 e de 0,90 x 1,20 nas est. 1,011 ÷ 14 e 750 ÷ 8; de 0,70 × 1,00 das est. 520 ÷ 15; 556 ÷ 15; 761 ÷ 13; B. A. de 0,60 × 1,50 das est. 515 ÷ 9.

Idem de uma passagem inferior de 300 metros a est. 813.

LOCAÇÕES, NIVELAMENTOS E MARCAÇÕES:

1) Nivelamento secções para o projecto pontilhão na estaca 78;

2) Nivelamento cava de fundação do B. S. C. de 0,70 × 1,00 a est. 611 ÷ 13; de 0,70 × 1,00 nas est. 437 e 706 ÷ 11, de 0,90 × 1,00, na est. 1,001 ÷ 6.

3) Lançamento e nivelamento das variantes entre est. 1,162 ÷ 9,50 e 1,182 ÷ 19,50 e 1,205 ÷ 7 e 1,214 ÷ 13,20; idem cavas fundação B. S. C. da est. 195 ÷ 17; 194 ÷ 14; 1,205 ÷ 16; 1,253 ÷ 18.

4) Locação e nivelamento da variante entre est. 1,232 ÷ 11 e 1,243 ÷ 18.

5) Nivelamento grupo de casas para turma entre est. 1,455 ÷ 10 a 1,458;

Idem obras d' arte nas est.

6) 185 ÷ 17,40; 278 ÷ 18; 134 ÷ 2,50; 144 ÷ 14,50; 150 ÷ 7; 176 ÷ 16,50 e 25 ÷ 13; idem cavas fundação de 0,70 × 1,00 est. 764 ÷ 13; de 0,80 × 1,00 est. 855 ÷ 17 de 0,70 × 1,00 est. 104 ÷ 5 e 0,70 ÷ 1,00 est. 774 ÷ 15.

7) Locação duas variantes entre est. 582 e 895.

8) Locação, nivelamento e levantamento secções transversaes do projecto de entrada da linha em Ponte Nova.

9) Nivelamento cava de fundação de pontilhão na est. 78.

10) Nivelamento cava fundação muro de arrimo na est. 1,525 ÷ 10.

11) Nivelamento das cavas de fundação dos boeiros das est. 330 ÷ 15, 349 ÷ 10, 1,253 ÷ 18 e 211 ÷ 5 e 223.

12) Locação, nivelamento e levantamento de secções transversaes de linha de entrada de Ponte Nova.

13) Nivelamento das cavas de fundação das seguintes obras:

1°, encontro da ponte sobre o Mata-cães; 2°, encontro sobre o Corrego Santo Antonio; 3°, Sapatas dos primeiros encontros das pontes sobre o Mata-cães.

14) Nivelamento da caixa de viga do pontilhão da estaca 78 — segundo encontro.

15) Nivelamento para sapata do muro de arrimo do córte n. 30, estaca 1.525 ÷ 10.

16) Nivelamento da cava fundação do segundo encontro da ponte sobre o Mata-cães, estaca 348; de segundo encontro sobre o Santo Antonio, estaca 262 ÷ 12.

17) Nivelamento para collocação da soleira de frente sobre o Corrego Santo Antonio.

18) Nivelamento das cavas — fundações do B. S. C .da estaca 120 ÷ 16 e do primeiro cavallete da ponte do Mata-cães, estaca 344 ÷ 14, do respaldo das sapatas e marcaram-se respectivos contornos.

MARCAÇÕES:

1) Marcação da ponte de 10 metros sobre o corrego Mata-cães.

2) Marcação do grupo de casas para turma entre estaca 1.455 ÷ 10 a 1.458.

3) Marcação segunda ponte sobre corrego Mata-cães, estaca 347 ÷ 19.

4) Marcação de um muro de arrimo de 2,50 de altura na estaca 1.444 e um B. S. C. de 0,80×1,10 na estaca 303 ÷ 2,20.

5) Marcação do eixo da ponte á estaca 1.138.

6) Marcação cava fundação da passagem inferior á estaca 894 ÷ 10.

MEDIÇÕES:

1) Medições do progresso e provisoria dos serviços executados até 31 de dezembro de 1924.

2) Medição do progresso do serviço até 28 de fevereiro.

3) Idem idem idem idem 30 de abril.

4) Idem idem idem idem 31 de julho.

5) Idem provisoria entre estacas 0 a 300.

6) Idem idem nas tarefas Bressan e Farrari.

7) Idem idem dos servços executados pelo tarefeiro Pedro A. Ferreira.

RESTABELECIMENTO DAS LOCAÇÕES:

1) Restabelecimento das locações entre estacas 772 ÷ 5 e 788 entre estacas 756 e 759.

2) Idem locação entre estaca 794 ÷ 3,50 e 803 ÷ 10,6.

3) Idem entre estaca 1.346 ÷ 178 a 1.357 e 1.778 a 1.805 ÷ 3,50.

Quadro dos alinhamentos em tangentes, curvas, rampas, niveis e respectivas porcentagens no ramal de Ponte Nova

TANGENTES	CURVAS	RAMPAS	NIVEL
32.238,58	27.943,37	43.480,36	16.701,59
Total. . . . 60.181,95		Total . . . 60.181,95	
53,6 %	46,4 %	72,2 %	27,8 %

Relação dos serviços executados no ramal de Ponte Nova durante o anno de 1925

TAREFEIROS	TRABALHOS PREPARATORIOS	TRABALHOS DE EXCAVAÇÃO	
		Cortes, emprestimos, etc.	Em cavas para fundações
	M. Q.	M. C.	M. C.
Mario Ribeiro Cantarino	97.800,000	77.045,329	1.999,179
Sylvio Bressan	108.000,000	91.167,075	2.332,012
Pedro Alves Ferreira	—	7.477,686	818,460
Humberto Saboia & Comp.	600,000	155.126,756	474,713
Angelo Ferrari	231.420,000	167.276,217	2.784,205
	437.820,000	498.093,063	8.408,569

Relação dos serviços executados no ramal de Ponte Nova durante o anno de 1925

TAREFEIROS	ALVENARIA E TRABALHOS CONNEXOS							
	Alvenaria ordinaria	Alvenaria de lajões	Concreto	Alvenaria apparelho	Enrocamento	Chapa de argamassa	Rejuntamento	Apparelhamento
	m3	m3	m3	m3	m3	m2	m2	m2
Mario Ribeiro Cantarino	1.465,811	180,501	—	—	—	110,42	96,31	7,68
Sylvio Bressan	1.402,025	1.641,403	15,971	—	—	135,07	79,72	
Pedro Alves Ferreira	1.272,115	5,280	68,938	23,596	—	25,40	94,02	7,92
Humberto Saboia & Cia.	989,378	120,472	21,413	3,230	1:234,490	69,24	90,72	
Angelo Ferrari	1.808,605	205,219	—	—	—	—	—	
	6.937,934	2.152,875	106,322	26,826	1.234,490	340,13	360,77	15,60

Relação dos serviços executados no ramal de Ponte Nova durante o anno de 1925

TAREFEIROS	TRABALHOS DIVERSOS		
	Valletas	Escoramentos	Ferro
	Ml.	M²	Kgs.
Humberto Saboia & Cia.	16.206	82,92	1.407,773
Angelo Ferrari	—	277,56	—
	16.206	360,48	1.407,773

RAMAL DE PONTE NOVA

Obras d'arte concluidas durante o anno de 1925

MEZES	ESPECIE	ESTACAS
Janeiro . . .	1 Ponte de 12 metros	1.264 ÷ 14.
	1 Pontilhão de 5 metros	1.250 ÷ 5.
	1 Muro de arrimo	1.353 ÷ 17.
	2 Boeiros abertos	1.343 ÷ 40, 1.349 ÷ 17,50.
	2 Drenos	1 318 ÷ 10 e 1.536 ÷ 5.
	32 B. S. C.	1.282 ÷ 5, 1.315 ÷ 5, 1.318, 1.323 1.338 ÷ 16,50, 1.362 ÷ 19,50, 1.369 ÷ 15,40 1.376, 1.383 ÷ 6, 1.397 ÷ 17, 1.415 ÷ 14, 1.434 ÷ 18,30, 1452 ÷ 13, 1.458 ÷ 15, 1.466, 1.466 ÷ 15, 1 503 ÷ 15, 1.522 ÷ 10, 1.533, 1.569 ÷ 5, 1.591, 1.594 ÷ 2, 50, 1.604 ÷ 6, 1.606, 1.643, 1.648 ÷ 10, 1.683 ÷ 5, 1.709 ÷ 6, 1.720 ÷ 15, 1.739 ÷ 8, 1.744 ÷ 9, 1.761 ÷ 16, 1.771 ÷ 18, 180 ÷ 3.
Fevereiro. . .	1 B. S. C. de 0,90 x 1,20. . . .	740 ÷ 6.
Março. . . .	B. S. C. de 0,70 x 1,00 (1). . .	403 — 18.
	1 Pontilhão de 3 metros	509 ÷ 6.
Abril	3 B. S. C. de 0,70 x 1,00 e . . .	611 ÷ 13,962, 977 ÷ 18.
	1 B. A.	974 ÷ 9,50.
Maio	1 Ponte de 10 metros de vão sobre o corrego de Goiabeiras.	
	1 Enrocamento de pedra arrumada	456 e 461.
	1 B. S. C. de 2,00 x 2,00 com capeamento de cimento armado.	
	2 B. S. C. de 0,70 x 1,00	350 ÷ 15,706 ÷ 11.
	7 B. S. C. de 0,90, de 0,80 x 1,10 .	750 ÷ 8, 1.001 ÷ 16, 168 ÷ 8, 1.245 ÷ 8.
	1 Ponte sobre o corrego Mata-cães.	194 ÷ 14, 559 ÷ 7,50, 776 ÷ 13,50.
Junho	1 Ponte de madeira para cavalleiro sobre o rio do Carmo . . , . .	
	2 B S. C.	1.205 ÷ 16, 1.211 ÷ 17.
Julho	5 B. S. C. de 0,70 x 1,00 e	788 ÷ 12 e 855 ÷ 17, 1.253 ÷ 18.
	0,80 x 1,10	211 ÷ 5 e 223.
Agosto. . . .	Muro de arrimo proximo á estaca. .	1.144.
	1 B. S. C. de 0,70 x 1,00 c. . . .	5.
	1 B. A. de 0,60 x 0,90	1.752 ÷ 5.
	1 B. S. C. de 0,80 x 1,10. . . .	349 ÷ 10.
	2 Muros de protecção	1.137 e 1.140.
Outubro . . .	1 Passagem inferior.	813.
	1 B. S. C.	130 ÷ 14.
	1 Muro de arrimo	349 ÷ 5.
Novembro . .	Installação provisoria das officinas e deposito de O. Preto.	
	2 B. S. C., de 0,70 x 1,00. . .	1.049 ÷ 17, 120 ÷ 16,80.
Dezembro . .	2 Boeiros de 0,70 x 1,00	1.056 ÷ 14, 1.078 ÷ 3.

Da est. 0 a 48:38 + 19. (Entroncamento com a E. F. V. de Minas)

Quadro dos alinhamentos em tangentes, curvas, rampas, niveis e respectivas porcentagens. Ramal de Santa Barbara

TANGENTES	CURVAS	RAMPAS	NIVEL
kl 54.514,54	kl 39.655,13	kl 39.919,85	kl 54.249,82
Total. . . . kl 94.169,67		Total . . . kl 94.169,67	
57,9 %	42,1 %	42,4 %	57,6 %

Quadro demonstrativo da despesa com as obras executadas no anno de 1925, no ramal de Santa Barbara.

HISTORICO	CUSTO DOS TRABALHOS EXECUTADOS POR ADMINISTRAÇÃO		
	Pessoal	Administração	Total geral
Linhas e obras d'arte			
Estudos e locação	8:715$967	2:178$992	10:894$959

RAMAL DE MONTES CLAROS

Serviços por administração

ESTUDOS — Durante o anno proseguiram com regularidade os trabalhos de excavação e construcção de obras d'arte, a cargo dos tarefeiros, tendo sido feitos pelos pessoal technico e operario estudos de pequenas variantes para melhoramento das condições technicas da linha além de nivelamentos, medições de cavas de fundações, marcações de obras d'arte, medição dos serviços feitos pelos tarefeiros e outros pequenos trabalhos.

EXCAVAÇÃO DE TERRAS — Foram excavados durante o anno, nos kilometros 1.016 a 1.024, 10.800 metros cubicos de terra que foram empregados no reforço dos aterros entre os kilometros 1.001 a 1.045. O material acima referido foi transportado dos kilometros 1.016 a 1.024 para os kilometros 1.006, 1.010, 1.017, 1.036, 1.038 e 1.046, e empregado no reforço dos aterros existentes nesse trecho.

CALÇAMENTO E NIVELAMENTO DE LINHA — As 1ª, 2ª, 3ª, 4ª, 5ª e 6ª turmas de conserva, auxiliadas pelas turmas de nivelamento continuaram durante o anno o serviço de calçamento e nivelamento da linha entre os kilometros 1.001 a 1.046, em uma extensão de 36.280 metros.

CARGA, TRANSPORTE E DESCARGA DE MATERIAES DIVERSOS — Para o serviço de carga, transporte e descarga de materiaes diversos entre os kilometros 1.001 e 1.046 foram despendidos 2.180 metros cubicos de combustivel (lenha).

CONSTRUCÇÃO DA PONTE DOS ANGICOS — Foram preparadas as armaduras para a ponte dos Angicos.

LINHA TELEPHONICA — Pelos guarda-fios foi feita durante o anno a conservação dos apparelhos telephonicos e da respectiva linha entre os kilometros 1.046 a 1.115.

Foi tambem installado no escriptorio da 2ª Residencia no kilometro 1.076 um telephone «Kellog» para attender os serviços a cargo da mesma Residencia.

FISCALIZAÇÃO DAS OBRAS — Pelo respectivo engenheiro chefe de secção, seus auxiliares technicos e fiscaes de obras foi feita durante o anno a inspecção e fiscalização de todas as obras e serviços feitos por administração e a cargo dos tarefeiros.

OUTROS SERVIÇOS — Durante o anno foram ainda executados no ramal diversos outros serviços de caracter provisorio, sendo a despesa com os mesmos levada á onta dos serviços acima referidos.

São elles os seguintes :

a) Funccionamento da usina — Funccionou com regularidade o dynamo e caldeira que produzem electricidade.

b) Abertura de uma cisterna — Para os serviços da mesma usina foi pela turma extraordinaria aberta uma cisterna no kilometro 1.045, tendo a mesma de dimensões $8^m \times 2$.

MARCAÇÃO DE DORMENTES — Pelos marcadores foram examinados e feita a marcação de 105.945 dormentes.

CARGA E DESCARGA DE MATERIAL — Foram carregados 12.044 dormentes entre os kilometros 963 e 981, que foram despachados para o ramal de Lima Duarte.

Foi feito com regularidade o serviço de carga e descarga dos materiaes destinados ao ramal.

Relação dos serviços executados no ramal de Montes Claros durante o anno de 1925

TAREFEIROS	TRABALHOS PREPARATORIOS	TRABALHOS DE EXCAVAÇÃO	
		Em cortes, emprestimos, etc.	Em cavas para fundações, etc.
A. Torres & Comp., Ltd.	170.480,00	25.786,420	2.489,016
Dolabella Portella & Comp., Ltd.	—	23.033,913	458,661
Vicente Micelli.	127.650,00	62.175,190	1.028,160
José Dantas.	37.480,00	131.560,919	1.921,820
Antonio da Costa Pires	—	43.723,600	492,601
A. Torres & Comp., Ltd.	13,77	1.372,925	—
João Borges Fortes	468,00	24.204,488	7.426,950
Antonio Lopes do Amaral	—	35.401,830	671,795
Alvimar Carneiro de Rezende	103,70	79.979,535	114,093
Pedro Lessa Spyer	—	63.537,785	1.207,557
Amaro Lanari	—	96.479,579	232,168
Abel de Rezende Costa	—	56.392,312	91,376
Alfredo Dolabella Portella	—	54.931,183	427,235
Martim Carneiro & Comp.	149.250,00	48.209,819	817,382
A. Torres & Comp., Ltd.	—	1.190,213	146,360
José Dolabella Portella	—	11.935,371	1.406,495
	485.445,47	759.915,082	18.931,669

Relação dos serviços executados no ramal de Montes Claros durante o anno de 1925

TAREFEIROS	ALVENARIA E TRABALHOS CONNEXOS						
	Alvenaria ordinaria	Alvenaria de lajões	Concreto	Alvenaria de apparelho	Chapas	Rejuntamento	Apparelhamento
A. Torres & Comp., Ltd.	49,848	673,689	112,662	—	34,11	164,21	13,91
Dolabella Po tella & Comp., Ltd.	106,877	601,193	51,114	2,596	207,55	454,29	15,38
Vicente Micelli	195,450	1.077,881	60,702	2,943	6,18	341,68	147,36
José Dantas	797,995	153,332	12,540	—	31,08	244,47	75,55
Antonio da Costa Pires	—	—	282,914	—	—	—	—
João Borges Fortes	—	—	301,672	261,300	—	—	—
Antonio Lopes do Amaral	—	460,000	54,000	—	—	—	—
Alvimar Carneiro de Rezende	—	1.191,442	—	—	—	35,92	11,52
Pedro Lessa Spyer	654,851	77,686	—	—	—	149,20	284,66
Amaro Lanari	465,128	142,648	—	2,095	—	5,62	9,23
Abel de Rezende Costa	59,957	13,845	—	—	—	69,60	11,00
Alfredo Dolabella Portella	1.139,731	160,064	—	—	—	21,61	56,65
Martim Carneiro & Comp.	780,284	509,516	14,568	4,702	—	85,27	9,84
A. Torres & Comp., Ltd.	77,944	122,040	—	—	—	—	—
José Dolabella Portella	292,237	23,646	—	—	—	9,89	36,69
	4.621,302	5.207,972	890,172	273,636	278,92	1.581,83	771,79

Relação dos serviços executados no ramal de Montes Claros durante o anno de 1925

TAREFEIROS	TRABALHOS DIVERSOS						
	Linha telephonica	Valletas	Enchimento com pedra quebrada	Bueiros armcos assentamento completo	Serviço de ra pagens	Escoramento	Ferro — Kilogrammos
A. Torres & Comp., Ltd.	7.260,00	1.435,00	380,249	—	—	112,47	—
Dolabella Portella & Comp. Ltda.	—	—	270,822	—	—	—	—
Vicente Micelli	6.980,00	3.380,00	241,938	—	—	—	—
Antonio da Costa Pires	—	2.912,00	250,000	63,40	—	—	—
João Borges Fortes	—	—	—	34,60	—	93,00	—
Antonio Lopes do Amaral	—	—	—	—	—	—	361,00
Alvimar Carneiro de Rezende	5.420,00	—	—	95,50	—	—	—
Pedro Lessa Spyer	3.628,00	—	—	195,70	—	—	—
Amaro Lanari	15.374,00	7,90	—	—	—	—	—
Abel de Rezende Costa	1.895,50	—	—	42,50	996,00	—	—
Alfredo Dolabella Portella	1.595,00	—	—	—	—	—	—
Martim Carneiro & Comp.	—	1.960,00	—	—	—	—	—
A. Torres & Comp., Ltd.	6.360,00	—	—	—	—	—	—
	48.512,50	9.694,90	1.143,009	431,70	996,00	205,47	361,00

RAMAL DE LIMA DUARTE

Serviços por administração

ESTUDOS — Pelo pessoal technico do ramal foram feitos durante o anno diversos serviços, a saber: Reconhecimentos parciaes para o estabelecimento de uma variante entre as estacas 630 e 1.000; serviços de exploração entre Lima Duarte e Bom Jardim, attingindo os mesmos a estaca 70; estudo de um pontilhão com cinco metros de vão na estaca 21+18,5 sobre o corrego do Paiol; locação e nivelamento de uma linha circular para a estação de Lima Duarte, tendo a mesma o raio de 101^{m},28, condições e nivelamentos de cavas de fundações, marcação da estação de Lima Duarte, idem de casas de agentes e turmas de trabalhadores e diversos outros pequenos serviços.

PREPARO E NIVELAMENTO DO LEITO — Pelas turmas foram excavadas durante o mez no kilometro 307.600 metros cubicos de terra que foram empregados no preparo do leito para assentamento da linha.

Foi feito com toda regularidade a conservação do leito no trecho comprehendido entre os kilometros 319 a 339, removida uma barreira na estaca 1.245, tendo sido necessaria a applicação de cargas de dynamite devido ao desmontamento de grandes blócos de pedra.

Para assentamento da linha procedeu-se ao nivelamento do leito entre os kilometros 312 a 314.

Identico serviço foi feito entre os kilometros 314 a 317, numa extensão de 3.000 metros.

Tendo corrido o aterro da estaca 1.280, providenciou-se para que o mesmo fosse reconstruido.

LIMPEZA DE VALLETAS — Durante o anno foi feita a limpeza de valletas na margem do leito da estrada entre os kilometros 312 a 335.

REMOÇÃO DE BARREIRA — Pela mesma turma foi removido para fóra do leito á carga de dynamite, na estaca 449+6, um grande blóco de pedra, que desmoronou sobre a linha com a quéda de uma barreira.

ASSENTAMENTO DE LINHA — Concluido o preparo do leito e o transporte do material necessario, iniciou-se o assentamento dos trilhos, a partir do kilometro 312, serviço esse que proseguiu com regularidade até o final do anno, ficando terminado em todo o trecho do tarefeiro Costa Pires.

CONSTRUCÇÃO DE CERCAS — Com o material fornecido pela Central, o Sr. Octavio Guedes, proprietario de terras no kilometro 316, construiu uma cerca de arame ao lado da linha, numa extensão de 900 metros, empregando 8 rôlos de arame farpado e postes de madeira branca.

Foi feito o cercamento da margem da linha nos terrenos pertencentes aos seguintes proprietarios: José Moreira, estaca 1.366; Dr. Nominato Duque, estaca 15 a 26: Sebastião Claro, estaca 875 a 888.

Identico serviço foi feito pela mesma turma na estação de Orvalho, nos terrenos pertencentes ao Sr. José Salles.

CONSTRUCÇÃO DE UMA PONTE SOBRE O RIO SÃO MATHEUS — Para a Travessia do São Matheus foi feita, por administração, no kilometro 314, uma ponte de um só vão, empregando-se cimento armado, concreto n. 3, com as dimensões de 12^{m},00 × 1^{m},43 × 0^{m},70.

CONSTRUCÇÃO DA PONTE DO RIO DO PEIXE — Durante o anno construiu-se por administração sobre o rio do peixe uma ponte de tres vãos, empregando-se vigas de cimento armado de 11 e 18 metros.

Para assentamento dessas vigas foi necessario construir-se uma ponte provisoria, aproveitando-se para esse fim o madeiramento retirado da ponte sobre o rio São Matheus.

CONSTRUCÇÃO DE UMA CASA EM VALLADARES — Pelo pessoal da carpintaria foi construída uma casa, de madeira de lei, desmontavel, e reparada a casa do agente.

CANALIZAÇÃO D'AGUA — Foi feito no kilometro 315 a captação de uma lagrimal para o abastecimento d'agua ás locomotivas dos lastros.

Foi feita no kilometro 313 um boeiro para desviar as aguas do leito da linha.

LINHAS TELEPHONICAS — Pela respectiva turma foi iniciada a construcção da linha telephonica a partir do kilometro 315, ficando esse serviço concluido até o kilometro 319, numa extensão de 6.000 metros, empregando-se 64 trilhos usados.

Proseguindo no mesmo trabalho estenderam-se os fios até o kilometro 328, ficando assim terminada a linha telephonica entre a ponte do Rio do Peixe e Orvalho.

Em continuação foi levada a construcção da linha até o kilometro 335, sendo que deste foi estendida uma ligação, para casa de residencia de Lima Duarte, onde foi assentado um apparelho.

CONSTRUCÇÃO DE TRES PORTEIRAS — Pela turma de carpinteiros foram construidas tres porteiras, destinadas ao fechamento da linha.

FISCALIZAÇÃO DE OBRAS — Pelo Engenheiro Chefe de Secção, demais auxiliares e fiscaes de obras foi feita com regularidade a fiscalização de todas as obras em construcção no ramal, comprehendidas as feitas por administração e as que se achavam a cargo dos tarefeiros.

RECEBIMENTO E FORNECIMENTO DE MATERIAES — Pelo respectivo guarda foi feito com regularidade o recebimento e fornecimento de materiaes.

OBRAS D'ARTE CONSTRUIDAS EM 1925:

NUMERO DE ORDEM	ESPECIFICAÇÃO
1	A estação de Orvalho no kilometro 324 ÷ 280.
2	» » » Manejo » » 330 ÷ 580.
3	Parada de Lima Duarte no kilometro 338 ÷ 160.
4	Estação Lima Duarte 341.
5	Ponte sobre o rio São Matheus, com um vão de 10 metros.
6	Uma ponte sobre o rio do Peixe, com tres vãos, sendo 2 de 11 metros 1 de 18 metros.
1	Casa para trabalhadores á esquerda da casa do feitor, no grupo da estaca 1.367.
1	Dita á direita do mesmo grupo.
1	Pontilhão de 3 metros e vão para a estrada de rodagem, na est. 1419 ÷ 10.
1	Casa para agente na est. 1467 ÷ 10.
1	Viaducto na est. 1423 ÷ 14,85.
1	Casa para agente na est. 4 ÷ 10.
1	Dreno na estaca 1459, de 0,50 × 0,40.
1	» » » 1401 ÷ 10, de 0,30 × 0,30.
1	» » » de 0,40 × 0,30.
1	» » » 1349, de 0,40 × 0,40.
1	» » » 13 ÷ 11 de 0,25 × 0,25.

Relação dos serviços inaugurados durante o anno de 1925, no ramal de Lima Duarte

SERVIÇOS

Estações

	Altitudes	Kilometros
1 — Orvalho	727,700	324.280 ms.
2 — Manejo	688,310	330.580 »
3 — Parada Lima Duarte	724,000	338.160 »
Lima Duarde	703,000	341

Linha

30 kilometros de linha com todo o apparelhamento necessario; linhas telegraphicas, desvios, etc.

Relação dos serviços executados no ramal de Lima Duarte durante o anno de 1925

TAREFEIROS	TRABALHOS DE EXCAVAÇÃO	
	Córtes, emprestimos, etc.	Em cavas fundações
	Mc.	Mc.
Alvaro R. Almeida Luz	65.553,168	31.436,345
Antonio da C. Pires	93.657,353	15.935,202
	159.210,521	47.371,547

Relação dos serviços executados no ramal de Lima Duarte durante o anno de 1925

TAREFEIROS	ALVENARIA E TRABALHOS CONNEXOS						
	Alvenaria ordinaria	Alvenaria lajões	Concreto	Enrocamento	Chapa de argamassa	Rejuntamento	Apparelhamento
	Mc.	Mc.	Mc.	Mc.	Mq.	Mq.	Mq.
Alvaro R. Almeida Luz	974,907	136,002	26,141	140,450	129,21	138,43	253,50
Antonio da C. Pires	—	0,480	—	719,804	43,41	19,14	—
	974,907	136,482	26,141	860,254	172,62	157,57	253,50

Relação dos serviços executados no ramal de Lima Duarte durante o anno de 1925

TAREFEIROS	TRABALHOS DIVERSOS				
	Valletas	Enchimento vãos pedra quebrada	Escoramento	Ferro	Levantamento materiaes excavações
			Mq.	Kgs.	
Alvaro R. Almeida Luz	10.024	464,539	303,20	800	143,000
Antonio da Costa Pires	—	—	—	—	0,080
	10.024	464,539	303,20	800	143,080

RAMAL DE AUSTIN

A 6 de setembro foi iniciado o serviço de restabelecimento da exploração estudada oito (8) mêses antes numa extensão de sete kilometros a partir da estação de Austin em demanda de Santa Cruz. A estaca zero foi collocada em frente á estação de Austin e o marco sete em frente á fazenda do Cabussú, onde foi installado o escriptorio Central.

Concluido esse serviço seguiram-se os trabalhos de locação e nivelamento de todos os trechos e tiradas as respectivas secções transversaes foi extrahida a respectiva nota de serviço que foi entregue ao tarefeiro para o inicio da construcção.

Em seguida foram marcadas todas as obras d'arte (boeiros, marco e abertos) que foram nivelados, sendo expedidas as competentes ordens de serviço para sua execução.

Continuando-se a locação até á margem do rio Guandú-Mirim, no kilometro 18, foi marcado o desvio de sahida da estação de Santa Cruz, locada a curva em direcção ao rio Guandú-Mirim, levantadas as secções em todo o trecho locado.

Procedeu-se, em seguida, ao estudo do trecho de Austin a Carlos Sampaio, na linha auxiliar com suas variantes: uma, entre as estacas 32 e 82 e outra entre as estacas 121 e a estação de Carlos Sampaio.

Interrompidos os trabalhos na estaca 379 para estudo de uma variante, recomeçaram os mesmos da mesma estação até á margem do rio Guandú-Mirim.

No escriptorio foram feitos diversos trabalhos de projectos, cubação e diversos desenhos.

RESIDENCIA DE BELLO HORIZONTE

Serviços feitos por administração

ESTUDOS — Pelo pessoal technico e operario foram feitos diversos serviços a saber:

a) exploração para duplicação da linha entre as estações de Bello Horizonte e Horto Florestal;

b) locação, nivelamento e secções transversaes numa extensão de cinco kilometros;

c) exploração para estudos de uma variante para estrada de automoveis numa extensão de 780 metros entre as officinas e o Horto Florestal;

d) exploração, locação, nivelamento e secções feitas para o desvio ou alfandega numa extensão de 720 metros; marcação de um boeiro no kilometro 600; idem, idem, na estação de Arrudas, marcação de diversas obras d'arte, medições de serviços feitos por empreiteiros, levantamento e nivelamento do pateo da estação de Arrudas e outros pequenos serviços.

LINHAS TELEPHONICAS — Foi reparada a linha telephonica entre os kilometros 600 e 604 e feita a modificação da installação electrica da estação de Bello Horizonte.

EDIFICIOS — Pela turma de carpintaria foram executados os seguintes serviços:

Construcção de um deposito de materiaes no kilometro 600, com cobertura de zinco, tendo 20,00×6,00;

Idem, idem, no kilometro 604;

Proseguimento da construcção do armazem de mercadorias no kilometro 604;

Construcção da plataforma do armazem da estação de Bello Horizonte.

PREPARAÇÃO DE THESOURAS — Pela turma de ferraria foram preparadas diversas thesouras de ferro, destinadas á Residencia do Ramal de Ouro Preto.

Foram feitas diversas reparações no abrigo de locomotivas no kilometro 600 em que se fizeram tambem diversas obras d'arte.

ESTRADA DE RODAGEM — Pela turma de terra foi construida a estrada de rodagem entre as officinas de Bello Horizonte e o Horto Florestal.

INSTALLAÇÃO DE OFFICINAS — Pelos electrecistas foram feitos diversos serviços a saber: installação electrica do abrigo de locomotivas, no kilometro 600. Assentamento de um motor electrico Oerlickon de 60 H. P. Idem, idem de 80 H. P.

MONTAGEM NO ABRIGO DE LOCOMOTIVAS — Foram installados tres tanques para oleo com medidor e respectivas bombas, no kilometro 600. Montada uma machina de arriar eixos. Idem, um compressor de ar, de 30 H. P. Idem um engenho de serra para couçoeira, "E. Kresling", e diversas thesouras do armazem.

REPARAÇÃO DE EDIFICIOS. — Foi feita a reparação e augmento da garage da 7ª Residencia do Centro e bemfeitorias no predio do escriptorio Central da 6ª Divisão.

INSTALLAÇÕES HYDRAULICAS. — Foi construida uma caixa d'agua com capacidade para 100.000 litros, para o abastecimento das locomotivas, no kilometro 604 e feita a installação de agua nas diversas dependencias das officinas da 4ª Divisão.

CERCAS E CANCELLAS. — Foi construida cerca entre os kilometros 600 e 604.

OBRAS DE ESGOTAMENTOS. — Foi construido um boeiro no kilometro 600, com 115 metros de extensão. Secção de vasão de $1^m,00 \times 0^m,70$.

OUTROS SERVIÇOS. — Construcção de um desvio nas officinas (kilometro 600), numa extensão de 300 metros. Idem na estação de Arrudas, numa extensão de 300 metros.

FISCALIZAÇÃO DAS OBRAS. — Pelos fiscaes foi feito o serviço de fiscalização de todas as obras executadas pelo regimem de tarefas, a cargo dos tarefeiros e que importaram em 1.416:316$714.

MOVIMENTO DE PAPEIS. — O movimento de papeis expedidos e processados foi em numero de 607 (seiscentos e sete).

Relação dos trabalhos executados pelo tarefeiro engenheiro Antonio Gonçalves Gravatá na residencia e officinas de Bello Horizonte, durante o anno de 1925

DESIGNAÇÕES	METROS QUADRADOS	METROS CUBICOS	KILOS
Trabalhos de excavação			
Em cortes, emprestimos, caminhos de pedreira e valetas.	—	102 577,596	
Em cavas para fundações.	—	11 606,837	
Alvenaria e trabalhos connexos			
Em alvenaria ordinaria	—	617,414	
Em alvenaria de apparelho	—	14,800	
Em rejuntamento	1.679,54		
Em chapa de argamassa	90,40		
Carpintaria e trabalhos			
Fôrmas para concreto armado	151,00		
Trabalhos diversos			
Em empedramento	—		
Em apparelhamento.	4.841,57		
Em apilhoamento de terra.	223,90		
Em ferro em obra	—	839,682	7.652

SUB-CONTADORIA SECCIONAL DA REPUBLICA

(Installada em 12 de Janeiro de 1925)

Movimento Financeiro-Orçamentario:

1 — Balanço da Receita e Despesa.
2 — Resumo do Movimento Financeiro.
3 — Despesas de Pessoal (Custeio).
4 — Despesas de Material (Custeio).
5 — Despesa de exercicios anteriores.
6 — Despesas de Obras Novas.
7 — Resumo da Despesa pelas Divisões da Estrada.

Movimento Industrial:

8 — Balanço do Exercicio Industrial.
9 — Demonstração do Custeio Industrial.
10 — Variações patrimoniaes nas Divisões da Estrada.

Movimento Patrimonial:

11 — Balanço do Activo e Passivo.
12 — Resumo do Balanço do Activo e Passivo.
13 — Variações patrimoniaes na Estrada.
14 — Resultados do Exercicio de 1925.
15 — Resultados dos Exercicios de 1923, 1924 e 1925.

MOVIMENTO FINANCEIRO DO EXERCICIO DE 1925

Balanço da receita e despesa

RECEITA

Quadro n. 1

NATUREZA DA RECEITA (1)	ARRECADADA NA THESOURARIA DA ESTRADA		DEBITADA AO THESOURO NACIONAL		TOTAL	
	Parcial (2)	Total (3)	Parcial (4)	Total (5)	Parcial (6)	Total (7)
Renda industrial:						
Passagens	39.272:638$720	—	3.997:665$200	—	43.270:303$920	
Bagagens	3:953$700	—	—	—	3:953$700	
Encommendas	10.551:905$940	—	490:690$100	—	11.042:596$040	
Animaes	3.790:739$705	—	16:072$500	—	3.806:812$205	
Mercadorias	61.188:752$422	—	2.545:069$900	—	63.733:822$322	
Telegrammas	144:923$068	—	22:639$100	—	167:562$168	
Armazenagens	740:044$430	—	—	—	740:044$430	
Multas	3:390$700	—	—	—	3:390$700	
Taxas diversas	770:120$767	—	1.205:837$200	—	1.975:957$967	
» de seguros	2:392$200	—	—	—	2:392$200	
Porcentagens diversas	801:075$135	—	—	—	801:075$135	
Trens especiaes	69:760$400	117.339:697$187	—	8.277:974$000	69:760$400	125.617:671$187
Renda ordinaria:						
Renda de proprios	—	85:367$890	—	—	—	85:367$890
Renda extraordinaria	—	554:404$504	—	1.612:689$575	—	2.167:094$079
Renda eventual	—	99:855$058	—	—	—	99:855$058
Fundo para obrigações ferroviarias	—	7.314:283$725	—	—	—	7.314:283$725
Total geral da receita da Estrada	—	125.393:608$274	—	9.890:663$575	—	135.284:271$849
Arrecadadação para o Thesouro Nacional:						
Imposto de sello	50:949$800	—	—	—	50:949$800	
» sobre nomeações	163:689$803	—	—	—	163:689$803	
» de transportes	3.447:335$850	—	—	—	3.447:335$850	
Taxas de viação	1.434:695$300	—	—	—	1.434:695$300	
Diario Official	27:325$710	—	—	—	27:325$710	
Montepio Federal	177:608$910	5.301:605$373	—	—	177:608$910	5.301:605$373
Recebido do Thesouro Nacional	—	131.051:175$168	—	—	—	131.051:175$168
Para balanço:						
Contas a pagar enviadas ao Thesouro Nacional, consideradas na despesa	—	—	—	81.346:232$049	—	81.335:270$793
Total geral do movimento	—	261.746:383$815	—	94.235:895$624	—	355.982:281$439

MOVIMENTO FINANCEIRO DO EXERCICIO DE 1925

DESPESA

Quadro n. 1 (Continuação)

NATUREZA DA DESPESA (1)	PAGA NA THESOURARIA DA ESTRADA		PAGA OU A PAGAR NO THESOURO NACIONAL		TOTAL	
	Parcial (2)	Total (3)	Parcial (4)	Total (5)	Parcial (6)	TOTAL (7)
Custeio:						
Pessoal						
Verbas orçamentarias (6ª e 23ª)	56.457:087$115	—	—	—	56.457:087$115	
Augmento provisorio	21.455:813$287	—	—	—	21.455:813$287	
Art. 21 da Lei 4.911 de 12 de Janeiro de 1925 (Credito supplementar)	5.280:244$222	83.193:144$624	—	—	5.280:244$222	83.193:144$624
Material						
Verba orçamentaria	19.756:082$194	—	40.196:488$700	—	59.952:570$894	
Art. 21 da Lei 4.911 de 12 de Janeiro de 1925 (Credito supplementar)	—	19.756:082$194	2.000:000$000	42.196:488$700	2.000:000$000	61.952:570$894
Total do custeio	—	102.949:226$818	—	42.196:488$700	—	145.145:715$518
Despesas de Exercicios Anteriores:						
1 Exercicios findos	—	—	1.851:693$682	—	1.851:693$682	
2 Reclamações de 1923	2:741$520	—	—	—	2:741$520	
3 Reparações da linha damnificada em 1923	999:721$237	—	499:927$315	—	1.499:648$552	
4 Carvão de 1924	12.915:142$140	13.917:604$897	—	2.351:620$997	12.915:142$140	16.269:225$894
Obras Novas:						
Verba 24ª	3.127:461$476	—	17.796:506$966	—	20.923:968$442	
Augmento provisorio	104:522$118	—	—	—	104:522$118	
Creditos especiaes	1.396:976$338	—	18.990:654$130	—	20.387:630$468	
Certificados de tarefeiros enviados directamente ao Ministerio da Viação	—	—	3.009:961$256	—	3.009:961$256	
Lei 4.793 de 7 de Janeiro de 1924 (Art. 201 XVIII n. 2) (Material Rodante)	4.967:720$556	9.596:680$488	—	39.797:122$352	4.967:720$556	49.393:802$840
Total geral da despesa	—	126.463$512$203	—	84.345:232$049	—	210.808:744$252
Operações diversas:						
Depositos antigos	13:117$000	—	—	—	13:117$000	
Supprimentos aos exercicios de 1926 e 1924 nos periodos addicionaes	5.639:157$091	—	—	—	5 639:157$091	
Pagamentos p/c do Ministerio da Fazenda	216:270$709	—	—	—	216:270$709	
Remessa de fundos ao Thesouro Nacional	129.414:331$612	—	—	—	129.414:331$812	
Para balanço — Importancia das requisições de transportes e serviços do Governo Federal	—	135.282:876$612	9.890:663$575	9.890:663$575	9.890:663$575	145.173:540$187
Total geral do movimento	—	261.746:388$815	—	94.235:895$624	—	355.982:284$439

MOVIMENTO FINANCEIRO DO EXERCICIO DE 1925

Resumo

Quadro n. 2

RECEITA			DESPESA	
1 — Renda industrial		125.617:671$187	Custeio (verbas 6ª e 23ª) :	
2 — Renda ordinaria		85:367$800	Pessoal	83.193:144$624
3 — Renda extraordinaria		2.167:094$079	Material	61.952:570$894
4 — Eventuaes		99:855$058	Total do custeio do exercicio	145.145:715$518
5 — Fundo para obrigações Ferro-Viarias		7.314:383$725	Despesas de exercicios anteriores (Custeio)	16 269:225$894
Total da receita		135.284:271$849	Obras novas	49.393:802$840
Para balanço :				
Deficit do exercicio	9.801:443$669			
Despesa de exercicios anteriores	16.269:225$894			
Obras novas	49.393:802$840	75.524:472$403		
Total		210 808:744$252	Total	210.808:744$252

Discriminação da despesa de pessoal no custeio do exercicio de 1925

Quadro n. 3

DIVISÃO	DESPESA ORÇAMENTARIA								AUGMENTO PROVISORIO	CREDITO SUPPLEMENTAR — (Art. 21)	TOTAL GERAL
	Vencimentos e salarios	Addicionaes	Diarias	Gratificações e abonos	Zona insalubre	Aluguel de casa	Despesas extraordinarias	Total			
Custeio											
1ª Divisão:											
Titulados	867:580$014	25:327$873	14:595$000	21:113$154	—	—	174:458$807	1.103:074$848	238:770$459	—	1.341:845$307
Jornaleiros	370:458$224	—	—	—	—	—	—	370:458$224	140:186$387	—	510:644$611
Total	1.238:038$238	25:327$873	14:595$000	21:113$154	—	—	174:458$807	1.473:533$072	378:956$846	—	1.852:489$918
2ª Divisão:											
Titulados	10.108:483$513	422:686$188	508:517$700	18:267$789	98:288$965	242:679$082	157:180$178	11.556:103$415	3.619:289$828	—	15.175:393$243
Jornaleiros	10.335:320$602	—	—	—	—	—	—	10.335:320$602	4.594:343$223	1.718:156$547	16.647:820$372
Total	20.443:804$115	422:686$188	508:517$700	18:267$789	98:288$965	242:679$082	157:180$178	21.891:424$017	8.213:633$051	1.718:156$547	31.823:213$615
3ª Divisão:											
Titulados	1.246:539$354	48:537$493	9:698$000	10:800$000	—	1:800$000	76:033$762	1.393:408$609	445:419$093	—	1.838:827$702
Jornaleiros	187:752$260	—	—	—	—	—	—	187:752$260	79:007$435	—	266:759$695
Total	1.434:291$614	48:537$493	9:698$000	10:800$000	—	1:800$000	76:033$762	1.581:160$869	524:426$528	—	2.105:587$397
4ª Divisão:											
Titulados	3.550:828$835	318:415$968	219:928$000	30:000$000	45:400$792	69:960$000	109:520$150	4.344:053$745	1.188:966$493	—	5.533:020$238
Jornaleiros	14.126:689$510	—	—	—	—	—	—	14.126:689$510	6.343:779$977	1.859:151$109	22.329:620$596
Total	17.677:518$345	318:415$968	219:928$000	30:000$000	45:400$792	69:960$000	109:520$150	18.470:743$255	7.532:746$470	1.859:151$109	27.862:640$834
5ª Divisão:											
Titulados	1.608:449$901	156:702$680	29:843$000	—	109:152$050	39:179$012	63:848$086	2.007:174$729	482:571$133	—	2.489:745$862
Jornaleiros	11.033:051$173	—	—	—	—	—	—	11.033:051$173	4.323:479$259	1.702:936$566	17.059:466$998
Total	12.641:501$074	156:702$680	29:843$000	—	109:152$050	39:179$012	63:848$086	13.040:225$902	4.806:050$392	1.702:936$566	19.549:212$860
Titulados	17.381:881$617	971:670$202	782:581$700	80:180$943	252:841$807	353:618$094	581:040$983	20.403:815$346	5.975:017$006	—	26.378:832$352
Jornaleiros	36.053:271$769	—	—	—	—	—	—	36.053:271$769	15.480:736$281	5.280:244$222	56.814:312$272
Total da despesa	53.435:153$386	971:670$202	782:581$700	80:180$943	252:841$807	353:618$094	581:040$983	56.457:087$115	21.455:813$287	5.280:244$222	83.193:144$624

Discriminação da despesa de material

Quadro n. 1

DIVISÃO		SUB-CONSIGNAÇÕES 1	2	3	4	5
1ª Divisão	Thesouraria	—	—	—	25:790$000	45:678$175
	Thesouro Nacional	—	—	—	119:409$775	41:167$000
	Total	—	—	—	145:199$775	46:845$178
2ª Divisão	Thesouraria	—	—	—	—	41:162$700
	Thesouro Nacional	—	—	—	107:421$500	1:560$000
	Total	—	—	—	107:421$500	42:722$700
3ª Divisão	Thesouraria	—	—	—	2:600$000	55:132$000
	Thesouro Nacional	—	—	—	17:751$000	530$000
	Total	—	—	—	20:350$000	55:662$000
4ª Divisão	Thesouraria	—	—	—	27:300$000	7:337$220
	Thesouro Nacional	—	—	1.667:284$749	249:848$766	14:616$000
	Total	—	—	1.667:284$74	276:148$766	21:953$220
5ª Divisão	Thesouraria	—	—	—	—	5:216$400
	Thesouro Nacional	4.407:050$314	149:484$000	—	130:268$800	—
	Total	4.407:050$314	149:484$000	—	130:268$800	5:216$400
Total da Thesouraria		—	—	—	55:690$000	154:526$495
Total do Thesouro Nacional		4.407:050$314	149:484$000	1.667:284$749	623:698$841	17:873$000
Total geral		4.407:050$314	149:484$000	1.667:284$749	679:388$841	172:399$495

SUB-CONSIGNAÇÕES — *N. 1* — Trilhos e dormentes. *N. 2* — Superstructuras metallicas. *N. 3* — Accessorios para lubrificantes. *N. 7* — Material de custeio. *N. 8* — Despesas de custeio. *N. 9* — Eventuaes. *N. 10* — Quota da Conta

no custeio do exercicio de 1925

Quadro n. 4

ORÇAMENTARIAS						CREDITO SUPPLEMENTAR (Art. 21)	TOTAL GERAL
6	7	8	9	10	Total		
—	197:075$899	49:833$742	17:983$500	—	336:361$316	—	336:361$316
—	284:453$620	34:646$400	1:707$400	—	441:384$195	—	441:384$195
—	481:529$519	84:480$142	19:690$900	—	777:745$511	—	777:745$511
1:740$000	1.782:221$942	766:959$913	81:551$000	—	2.672:635$565	—	2.672:635$565
23:030$000	919:862$538	26:314$300	15:815$000	—	1.094:803$338	—	1.094:803$338
25:750$000	2.702:084$480	793:274$223	96:366$000	—	3.767:438$903	—	3.767:438$903
—	362:092$429	5:708$506	1:575$000	—	427:107$935	—	427:107$935
—	103:255$000	42:511$300	—	212:000$000	376:046$300	—	376:046$300
—	465:347$429	48:219$806	1:575$000	212:000$000	803:154$235	—	803:154$235
11:905:553$618	2.872:453$961	560:428$356	8:840$000	—	15.381:983$555	—	15.381:983$555
21 286:122$265	6.841:487$462	41:664$000	16:806$500	—	30.116:829$742	2.000:000$000	32.116:829$742
33.191:675$883	9.713:941$423	602:162$356	25:646$900	—	45.498:813$997	2.000:000$000	47.498:813$297
90:000$000	782:700$710	52:255$293	7:821$420	—	937:993$823	—	937:993$823
43:530$400	3.425:373$311	540$800	11:177$500	—	8.167:425$125	—	8.167:425$125
133:530$400	4.208:074$021	52:796$093	18:998$920	—	9.105:418$948	—	9 105:418$948
11.997:293$618	5.996:544$941	1.430:255$820	116:771$320	—	19.756:082$194	—	19.756:082$194
21:353:482$665	11.574:431$931	145:676$800	45:506$400	212:000$000	40.196:488$700	2.000:000$000	42.196:488$700
33.350:776$283	17.570:976$872	1.580:932$620	162:277$720	212:000$000	59.952:570$894	2.000:000$000	61.952:570$894

material rodante e de tracção. *N. 4* — Machinas e ferramentas. *N. 5* — Moveis e utensilios. *N. 6* — Combustivel e
doria Central Ferroviaria.

Discriminação da despesa de custeio relativa a exercicios anteriores

Quadro n. 58

ANNO	DESPESA	DIVISÕES DA ESTRADA 1ª	2ª	4ª	5ª	TOTAES
	Exercicios findos					
1911	Pessoal	—	9$200	—	—	9$200
1912	»	—	142$400	—	—	142$400
1913	»	—	138$000	—	—	138$000
1914	»	—	118$800	—	—	118$800
1915	»	—	27$200	—	—	27$200
1916	»	—	124$000	—	—	124$000
1917	»	—	114$800	—	—	114$800
1918	»	—	29$600	—	—	29$600
1920	»	—	3:557$100	1:962$900	17:831$720	23:351$720
	Material.	—	—	3:520$000	—	3:520$000
1921	»	—	—	4:037$700	4:295$798	8:333$498
1922	Pessoal	—	—	—	21:982$400	21:982$400
	Material.	25:339$000	608$200	295.664$782	1.471:528$082	1.793:140$064
1923	»	—	—	661$100	—	661$100
	Totaes . .	25:339$000	4:869$300	305:846$482	1.615:538$000	1.851:693$682
1922	*Decreto n. 16.939, de 18 de agosto de 1925*					
	Reparação do Via Permanente:					
	Pessoal. . . .	—	—	—	999:721$237	999:721$237
	Material . . .	—	—	—	499:927$315	499:927$315
		—	—	—	1.499:648$552	1.499:648$552
1923	*Decreto n. 16.609, de 26 de maio de 1925*					
	Reclamações de 1923:					
	Material . . .	—	2:741$520	—	—	2:741$520
1924	*Decreto n. 16.713, de 23 de dezembro de 1924*					
	Carvão de 1924 . .	—	—	12.915:142$140	—	12.915:142$140

Resumo

Pessoal	—	4:261$100	1:962$900	1.039:535$357	1.945:759$357
Material	25:339$000	3:349$720	13.219:025$722	1.075:752$095	15.223:466$537
Total geral . . .	25:339$000	7:610$820	12.220:988$622	3.015:287$452	16.269:225$894

Obras novas no exercicio de 1925

Quadro n. 6

ESPECIFICAÇÃO	1ª DIVISÃO	2ª DIVISÃO	4ª DIVISÃO	5ª DIVISÃO	6ª DIVISÃO	TOTAL GERAL
Augmento provisorio a distribuir pelos ramaes:						
Thesouraria — Pessoal	—	—	—	—	104:522$118	104:522$118
Melhoramentos nas officinas do Engenho de Dentro e depositos:						
Thesouraria — Pessoal	—	—	1.069:510$043	—	—	1.069:510$043
Material.	—	—	335:655$257	—	—	335:655$257
Total	—	—	1.405:165$300	—	—	1.405:165$300
Duplicação do ramal de São Paulo:						
Thesouraria — Pessoal	—	23:750$000	—	206:795$025	—	230:545$025
Thesouro Nacional — Material . .	—	—	—	4.027:164$368	—	4.027:164$368
Total	—	23:750$000	—	4.233:959$393	—	4.257:709$393
Duplicação da Linha Auxiliar:						
Thesouraria — Pessoal	—	3:600$000	—	535:873$330	—	539:473$330
Material.	—	—	—	30:309$220	—	30:309$220
Thesouro Nacional — Material . .	—	—	—	579:895$986	—	579:895$986
Total	—	3:600$000	—	1.146:078$536	—	1.149:678$536
Augmento e construcção de novas estações e armazens:						
Thesouraria — Pessoal	—	—	—	51:269$675	—	51:269$675
Material	—	—	—	40:329$730	—	40:329$730
Thesouro Nacional—Material. . .	—	—	—	671:578$262	—	671:578$262
Total	—	—	—	763:177$667	—	763:177$667
Terraplenagem e construcção de novas officinas em Bello Horizonte:						
Thesouraria — Pessoal	—	—	—	—	181:010$834	181:010$834
Thesouro Nacional — Material . .	—	—	—	—	1.495:363$047	1.495:363$047
Total	—	—	—	—	1.676:373$881	1.676:373$881
Officinas e depositos da locomoção—material rondante e de tracção:						
Thesouro Nacional — Material . .	354$000	791:210$500	4.172:902$066	—	2.586:536$210	7.551:002$776
Construcção de prolongamentos e ramaes:						
Thesouraria — Material	—	—	—	—	—	—
Thesouro Nacional — Material . .	—	—	—	859:534$349	761:871$582	1.621:405$931
Total	—	—	—	859:534$349	761:871$582	1 621:405$931
Acquisição de material fixo e rodante:						
Thesouro Nacional — Material . .	—	—	15.869:859$620	—	—	15:869:859$620
Ramal de Montes Claros:						
Thesouraria — Pessoal	—	7:200$000	—	—	421:310$641	428:510$641
Material.	—	—	—	—	35:118$000	35:118$000
Thesouro Nacional — Material . .	—	—	—	—	4.303:927$954	4.303:927$954
Total	—	7:200$000	—	—	4.760:357$495	4.767$557$495

ESPECIFICAÇÃO	1ª DIVISÃO	2ª DIVISÃO	4ª DIVISÃO	5ª DIVISÃO	6ª DIVISÃO	TOTAL GERAL
Ramal de Penido a Lima Duarte:						
Thesouraria — Pessoal	—	7:200$000	—	—	264:908$429	272:108$429
Thesouro Nacional — Material	—	—	—	—	1.671:299$272	1.671:299$272
Total	—	7:200$000	—	—	1.936:207$701	1.943:407$701
Ramal de Marianna a Ponte Nova:						
Thesouraria — Pessoal	—	7:200$000	—	—	487:044$761	494:244$761
Material	—	—	—	—	23:153$290	23:153$290
Thesouro Nacional — Material	—	—	—	—	1.669:909$879	1.669:909$879
Total	—	7:200$000	—	—	2.180:107$830	2.187:307$830
Ramal de Santa Barbara:						
Thesouraria — Pessoal	—	—	—	—	3:452$200	3:452$200
Material	—	—	—	—	16:247$500	16:247$500
Total	—	—	—	—	19:699$700	19:699$700
Material rodante e tracção pago em fretes:						
Thesouraria — Material	—	—	4.967:720$556	—	—	4.967:720$556
Construcção da nova Estação de Norte:						
Thesouraria — Pessoal	—	—	—	63:765$000	—	63:765$000
Suppressão das passagens de nivel:						
Thesouraria — Pessoal	—	—	—	784:260$203	—	784:260$203
Ramal de Diamantina a Serro:						
Thesouraria — Pessoal	—	—	—	—	31:509$067	31:509$067
Ramal de Austin a Santa Cruz:						
Thesouraria — Pessoal	—	—	—	—	29:814$074	29:814$074
Train Dispaching:						
Thesouraria — Pessoal	—	199:805$932	—	—	—	199:805$932
RESUMO						
Thesouraria:						
Pessoal	—	248:755$932	1.039:510$043	1.641:963$233	1.523:572$124	4.483:801$332
Material	—	—	4.997:720$556	70:638$950	74:519$650	5.112:879$156
Total	—	248:755$932	6.037:230$599	1.712:602$183	1.598:091$774	9.596:680$488
Thesouro Nacional:						
Material	354$000	791:210$000	20.378:416$943	6.138:172$965	12.488:967$944	39.797:122$352
Total Geral	354$000	1.039:966$432	26.415:647$542	7.850:775$148	14.087:059$718	49.393:802$840

EXERCICIO DE 1925

Resumo da despesa pelas Divisões da Estrada

Quadro n. 7

ESPECIFICAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Custeio			
1ª Divisão	1.852:489$918	777:745$511	2.630:235$429
2ª »	31.823:213$615	3.767:438$903	35.590:652$518
3ª »	2.105:587$397	803:154$235	2.908:741$632
4ª »	27.862:640$834	47.498:813$297	75.361:454$131
5ª »	19.549:212$860	9.105:418$948	28.654:631$808
	83.193:144$624	61.952:570$894	145.145:715$518
Despesas de Exercicios Anteriores			
1ª Divisão	—	25:339$000	25:339$000
2ª »	4:261$100	3:349$720	7:610$820
3ª »	—	—	—
4ª »	1:962$900	13.219:025$722	13.220:988$622
5ª »	1.039:535$357	1.975:752$09	3.015:287$452
	1.045:759$357	15.223:466$537	16.269:225$894
Obras Novas			
1ª Divisão	—	354$000	354$000
2ª »	248:755$932	791:210$500	1.039:966$432
3ª »	—	—	—
4ª »	1.069:510$043	25.346:137$499	26.415:647$542
5ª »	1.641:963$233	6.208:811$915	7.850:775$148
6ª »	1.523:572$124	12.563:487$594	14.087:059$718
	4.483:801$332	44.910:001$508	49.393:802$840
Total geral	88.722:705$313	122.086:038$939	210.808$744$252

MOVIMENTO INDUSTRIAL DO EXERCICIO DE 1925

Quadro n. 8

DEBITO		CREDITO		
Despesa effectiva conforme balanço da Receita e Despesa	210.808:744$252	Custeio industrial, conforme annexo n. 1		146.647:711$277
Material recebido e não pago no exercicio	10.130:849$877	Material entregue por emprestimo		148:503$051
Material pago pelas agencias a legalisar	2:468$940	Responsaveis de bens publicos		450:783$287
Serviços creditados ás repartições publicas	1.726:375$359	Despesas de exercicios anteriores		16.834:671$422
Material recebido por emprestimo	96:974$450			164.081:669$037
Superveniencia:		Saldo para o anno de 1926 :		
Bens não incluidos em inventarios anteriores	5 713:701$759			
	228.479:114$637	Saldo de 1924	780.787:312$118	
Saldo do anno de 1924	780.787:312$118	Variações patrimoniaes em 1925.	64.397:445$600	845.184:757$718
Total	1.009.266:426$755	Total		1.009.266:426$755

Quadro n. 9

EXERCICIO DE 1925

Demonstração do custeio industrial

1ª DIVISÃO

Administração Central

	Pessoal	Material	Total
Directoria	220:293$265	211:181$999	431:475$264
Secretaria	351:527$307	111:815$279	463:342$586
Thesouraria	173:410$547	13:319$611	186:730$158
Pagadoria	187:076$319	7:295$871	194:372$190
Intendencia	723:038$347	54:631$959	777:670$306
Laboratorio de ensaios	50:084$650	3:716$341	53:800$991
Contabilidade industrial	22:292$250	3:163$371	25:455$621
Junta medica	31:200$000	—	31:200$000
Pessoal addido	146:437$500	—	146:437$500
	1.905:360$185	405:124$431	2.310:484$616

2ª DIVISÃO

1ª Sub-Divisão — Trafego

Sub-Directoria e Escriptorio	1.235:271$609	119:196$706	1.354:468$315
Bitola de 1m,60	14.298:477$006	2.907:007$060	17.205:484$066
Bitola de 1m,00	1.712:304$913	313:222$628	2.025:527$541
Linha Auxiliar	1.516:740$426	244:328$888	1.761:069$314

2ª Sub-Divisão — Movimento

Escriptorio	276:739$905	35:033$393	311:773$298
Bitola de 1m,60	6.819:196$656	34:201$102	6.853:397$758
Bitola de 1m,00	1.254:185$787	23:400$742	1.277:586$529
Linha Auxiliar	963:537$255	34:201$102	997:738$357

3ª Sub-Divisão — Telegrapho e Illuminação

Escriptorio	267:036$510	231:958$794	498:995$304
Bitola de 1m,60	2.863:421$413	1.921:441$252	4.784:862$665
Bitola de 1m,00	298:777$936	1.049:122$175	1.347:900$111
Linha Auxiliar	203:252$249	123:020$449	326:272$698
	31.708:941$665	7.036:134$291	38.745:075$956

3ª DIVISÃO

Contabilidade e Estatistica

Sub-Directoria e Escriptorio	258:493$923	38:278$662	296:772$585
Contadoria	1.179:204$876	101:337$057	1.280:541$933
Contabilidade	412:712$106	18:198$642	430:910$748
Estatistica	53:904$830	36:632$406	90:537$236
Deposito Geral.	106:959$196	12:971$281	119:930$477
Sub-Contadoria Seccional	11:249$696	12:479$504	23:729$200
Delegação do Tribunal de Contas. . .	2:479$700	479$341	2:977$041
Contadoria C. Ferroviaria	—	212:000$000	212:000$000
	2.025:004$327	432:394$893	2.457:399$220

4ª DIVISÃO

Sub-Directoria e Escriptorio	857:413$792	—	857:413$792

TRACÇÃO

Administração da Tracção	115:341$857	—	115:341$857
Bitola de 1m,60.	5.686:928$266	25.285:406$872	30.972:335$138
» » 1m,00.	1.752:483$200	4.734:964$797	6.487:447$997

Serviços dos Depositos

Administração dos Depositos	1.331:083$218	119:495$055	1.450:578$273
Manobras — Bitola de 1m,60.	189:225$591	333:707$118	522:932$709
» — » » 1m,00.	29:164$387	117:288$561	146:452$948
Outros serviços dos depositos . . .	2.211:012$339	336:627$223	2.547:639$562
Outros trens	29:571$713	131:778$320	160:350$033

OFFICINAS

Reparação do Material Rodante

Bitola de 1m,60.	5.036:580$703	9.723:679$154	14.760:259$857
» » 1m,00.	1.767:173$436	2.034:414$876	3.801:588$312

Conservação do Material Rodante

Bitola de 1m,60.	3.506:016$019	3.474:452$270	6.980:468$289
» » 1m,00.	823:190$458	1.097:558$806	1.920:749$264

Conservação de Officinas

Machinas e ferramentas	301:407$133	33:283$943	334:691$076
Installações e accessorios	669:560$321	29:055$239	698:615$560

Serviços Auxiliares

Deposito da Tracção.	367:529$420	601:383$575	968:912$995
Officinas do Engenho de Dentro . . .	891:673$568	168:700$021	1.060:373$589
	25.565:355$421	48.221:795$830	73.787:151$251

5ª DIVISÃO

Administração

Sub-Directoria e Escriptorio :

Bitola de 1m,60.	2.742:245$665	649:733$399	3.391:979$064
» » 1m,00.	566:957$916	129:879$458	696:836$474
Linha Auxiliar	320:965$124	50:799$438	371:764$562

Policia e Guarda de Linha

Bitola de 1m,60.	1.698:890$883	20:673$124	1.719:564$007
» » 1m,00.	575:501$871	6:784$433	582:286$304
Linha Auxiliar	331:757$069	5:328$133	337:085$202

Conservação Ordinaria

Bitola de 1m,60.	5.783:596$118	2.626:461$163	8.410:057$281
» » 1m,00.	3.515:838$202	1.014:704$332	4.530:542$534
Linha Auxiliar	2.071:602$101	679:734$174	2.751:336$275

Conservação Extraordinaria

Bitola de 1m,60.	1.040:349$719	2.396:277$111	3.436:626$830
» » 1m,00.	452:741$950	751:490$949	1.204:232$899
Linha Auxiliar	439:964$761	944:230$106	1.384:194$867
	19.540:410$479	9.276:095$820	28.816:506$299

Serviços para Particulares

1ª Divisão	—	14:962$459	14:962$459
2ª »	—	74:774$038	74:774$038
4ª »	40:440$846	254:753$853	295:194$699
5ª »	48:703$981	97:458$758	146:162$739
	89:144$827	441:949$108	531:093$935
Total Geral do Custeio . .	80.834:216$904	65.813:494$373	146.647:711$277

Variações patrimoniaes nas Divisões em 1925

Quadro n. 10

ESPECIFICAÇÃO	INVENTARIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1924	VARIAÇÕES PATRIMONIAES		INVENTARIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1925
		Augmentos	Diminuições	
1ª Divisão				
Moveis e utensilios	199:906$413	87:868$233	—	287:774$646
Livros e instrumentos de engenharia	3:357$800	150$000	—	3:507$800
Materiaes diversos	107:167$090	—	—	107:167$090
Material encostado (socata)	10:562$980	—	821$545	9:741$435
Stock de materiaes nos depositos	470:735$194	—	—	470:735$194
Material em transito	—	6.968:944$438	—	6.968:944$438
Vehiculos	—	77:000$000	—	77:000$000
Usinas e officinas:				
Machinas portateis e ferramentas	183:207$752	1:232$100	—	184:439$852
	974:937$229	7.135:194$771	821$545	8.109:310$455
2ª Divisão				
Estações e postos telegraphicos:				
Installações e accessorios	1.132:195$389	59:710$385	—	1.191:905$774
Installações telegraphicas:				
Installações	6.272:101$578	249:956$652	—	6.522:058$230
Usinas e officinas:				
Installações diversas	5:000$000	38:191$600	—	43:191$600
Machinas portateis e ferramentas	70:656$540	—	56:532$537	14:124$003
Obras e objectos não especificados	11:095$000	—	1:027$000	10:068$000
Stock de materiaes	785:150$663	—	190:191$666	594:958$997
Machinas fixas	47:901$500	34:849$286	—	82:750$786
Obras em andamento	—	475:459$760	—	475:459$760
Stock de materiaes nos depositos	2.160:137$389	1.884:785$408	—	4.044:922$797
Moveis e utensilios	1.436:874$627	60:693$669	—	1.497:568$296
Material encostado (socata)	12:812$840	—	8:323$340	4:489$500
Bens a cargo de terceiros	66:377$500	—	—	66:377$500
	12.000:303$026	2.803:646$760	256:074$543	14.547:875$243
3ª Divisão				
Usinas e officinas:				
Machinas fixas	130:480$000	44:149$400	—	174:629$400
Stock de materiaes	96:954$122	80:328$778	—	177:282$900
Machinas portateis e ferramentas	2:653$500	—	—	2:653$500
Moveis e utensilios	167:709$350	157:449$600	—	325:158$950
Stock de materiaes nos depositos	444:093$612	409:455$746	—	853:549$358
	841:890$584	691:383$524	—	1.533:274$108
4ª Divisão				
Usinas e officinas:				
Installações diversas	—	2.179:477$928	—	2.179:477$928
Machinas portateis e ferramentas	2.414:015$512	—	191:092$552	2.222:922$960

ESPECIFICAÇÃO	INVENTARIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1924	VARIAÇÕES PATRIMONIAES		INVENTARIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1925
		Augmentos	Diminuições	
Stock de materiaes	1.790:866$478	783:493$118	—	2.574:359$596
Obras em andamento	3.063:295$248	430:091$824	—	3.493:387$072
Obras e objectos não especificados	—	481:087$721	—	481:087$721
Machinas fixas	16.904:855$289	—	1.895:800$753	15.009:054$536
Stock de materiaes nos depositos	27.228:216$773	5.640:114$457	—	32.868:331$230
Moveis e utensilios	2.047:059$506	621:786$077	—	2.668:845$583
Livros e instrumentos de engenharia	9:887$800	—	9:887$800	
Material rodante	117.706:662$596	16.733:786$839	48:000$000	134.392:449$435
Material em transito	—	5.635:434$983	—	5 635:434$983
Bens a cargo de terceiros	2.253:346$042	—	2:875$500	2.250:470$542
	173.418:205$244	32.505:272$947	2.147:656$605	203.775:821$586
5ª Divisão				
Proprios nacionaes :				
Predios	13.753:295$255	877:359$292	—	14.630:654$547
Fazendas	452:000$000	—	—	452:000$000
Pedreiras	375:485$000	—	—	375:485$000
Aguadas	205:800$000	—	—	205:800$000
Terrenos	181:298$000	123:694$380	—	304:992$380
Estações e postos telegraphicos:				
Estações e dependencias	19.521:335$804	1.747:415$830	—	21.268:751$634
Via permanente :				
Linha	395.814:603$726	8.311:439$564	—	404.126:043$290
Obras de arte :				
Viaductos	2.640:136$400	—	—	2.640:136$400
Pontes	23.947:041$800	186:918$270	—	24.133:960$070
Pontilhões	3.706:446$360	53:862$384	—	3.760:308$744
Fóssas	—	39:555$091	—	39:555$091
Boeiros e Dreno	23.934:862$500	222:493$051	—	24.157:355$551
Vallas, valletas etc	—	99:328$298	—	99:328$298
Passagens superiores	1.635:353$000	317:075$749	—	1.952:428$749
Passagens inferiores	1.258:448$800	54:913$368	—	1.313:362$168
Tuneis	33.355:359$749	—	—	33.355:359$749
Muros	4.340:625$680	318:580$357	—	4.659:206$537
Apparelhos Saxby	1 712:880$000	—	—	1.712:880$000
Obras em andamento :				
Linha e obras de arte	11.464:983$547	—	2.288:605$059	9.176:378$488
Reflorestamento	239:960$198	174:806$465	—	414:766:663
Desapropriações	528:494$509	—	528:494$509	—
Installações telegraphicas :				
Cabines	946:764$420	—	—	946:764$420
Usinas e officinas :				
Edificios	14.453:896$957	—	—	14.453:896$957
Machinas portateis e ferramentas	1.338:653$345	162:194$987	—	1.500:848$332
Stock de materiaes nos depositos	10.002:278$821	1.432:726$209	—	11.435:005$030
Moveis e utensilios	298:674$390	57:132$959	—	355:807$349
Livros e instrumentos de Enharia	135:324$600	—	15:526$790	119:797$810
Semoventes	2:240$000	—	—	2:240$000
Material rodante	55:773$850	172:025$000	—	227:798$850
	566.302:016$711	14.351:521$754	2.832:626$358	577.820:912$107

ESPECIFICAÇÃO	INVENTARIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1924	VARIAÇÕES PATRIMONIAES		INVENTARIO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1925
		Augmentos	Diminuições	
6ª Divisão				
Usinas e officinas :				
Machinas portateis e ferramentas	43:853$450	—	1:197$350	42:656$100
Stock de materiaes nos depositos	944:792$663	—	84:280$067	860:512$596
Moveis e utensilios	49:517$398	149:413$742	—	198:931$140
Livros e instrumentos de Engenharia	20:846$500	46:985$925	—	67:832$425
Semoventes.	430$000	—	130$000	300$000
Construcção :				
Ramal de Montes Claros . .	10.895:765$087	4.041:106$167	—	14.936:871$254
» » Ponte Nova . . .	3.540:580$709	1.754:479$323	—	5.295:060$032
» » Lima Duarte. . .	3.092:558$882	1.131:395$262	—	4.223:954$144
» » Santa Barbara . .	149:297$050	10:894$959	—	160:192$009
» » Diamantina . . .	75:637$022	—	—	75:637$022
Estação de Bello Horizonte.	2.227:904$986	—	—	2.227:904$986
Officinas de Bello Horizonte.	5 226:189$549	1.567:574$407	—	6.793:763$956
Ponte de Pirapóra	982:586$028	—		982:586$028
Material rodante	—	24:300$000	—	24:300$000
Material em transito	—	3.448:075$237	—	3.448:075$237
Bens a cargo de terceiros . .	—	58:987$290	—	58:987$290
	27.249:959$324	12.233:212$312	85:607$417	39.397:564$219
RECAPITULAÇÃO				
1ª Divisão	974:937$229	7.135:194$771	821$545	8.109:310$455
2ª »	12.000:303$026	2.803:646$760	256:074$543	14.547:875$243
3ª »	841:890$584	691:383$524	—	1.533:274$108
4ª »	173.418:205$244	32.505:272$947	2 147:656$605	203.775:821$586
5ª »	566.302:016$711	14 351:521$754	2.832:626$358	577.820:912$107
6ª »	27.249:959$324	12.233:212$312	85:607$417	39.397:564$219
	780.787:312$118	69.720:232$068	5.322:786$468	845.184:757$718

MOVIMENTO PATRIMONIAL

Quadro n. 11

EXERCICIO DE 1925

BALANÇO DO ACTIVO E PASSIVO

ACTIVO

Proprios nacionaes :			
1.031 predios		14.630:654$547	
3 fazendas		452:000$000	
4 pedreiras		375:485$000	
35 aguadas		205:800$000	
34 terrenos		304:992$380	15.968:931$92
Estações e postos telegraphicos :			
Estações e dependencias		21.268:751$634	
Installações e accessorios		1.191:905$774	22.460:657$408
Via permanente :			
Linha		404.126:043$290	
Obras de arte :			
Viaductos	2.640:136$400		
Pontes	24.133:960$070		
Pontilhões	3.760:308$744		
Boeiros e drenos	24.157:355$551		
Vallas, valletas etc.	99:328$298		
Fóssos	39:555$091		
Passagens superiores	1.952:428$749		
» inferiores	1.313:362$168		
Tuneis	33.355:359$749		
Muros	4.659:206$537		
Apparelhos Saxby	1.712:880$000	97.823:881$357	
Obras novas em andamento :			
Linhas e obras de arte	9.176:378$488		
Reflorestamento	414:766$663	9.591:145$151	511.541:069$798
Installações telegraphicas :			
Installações		6.522:058$230	
20 cabines		946:764$420	7.468:822$650
Usinas e officinas :			
129 edificios		14.453:896$957	
Installações diversas :			
2ª Divisão	43:191$600		
4ª »	2.179:477$928	2.222:669$528	

Machinas fixas :			
2ª Divisão	82:750$786		
3ª »	174:629$400		
4ª »	15.009:054$536	15.266:434$722	
Machinas portateis e ferramentas :			
1ª Divisão	184:439$852		
2ª »	14:124$003		
3ª »	2:653$500		
4ª »	2.222:922$960		
5ª »	1.500:848$332		
6ª »	42:656$100	3.767:644$747	
Obras e objectos não especificados :			
2ª Divisão	10:068$000		
4ª »	481:087$721	491:155$721	
Stock de materiaes :			
2ª Divisão	594:958$997		
3ª »	177:282$900		
4ª »	2.574:359$596	3.346:601$493	
Obras em andamento :			
2ª Divisão	475:459$760		
4ª »	3 493:387$072	3.968:846$832	43.717:250$000
Material rodante :			
390 locomotivas B. L.	33.059:978$799		
189 » B. E.	13.450:110$284	46.510:089$083	
646 carros de passageiros B. L.	28.097:138$976		
251 » » » B. E.	7.163:200$000	35.260:338$976	
4.897 vagões B. L.	40.130:362$121		
1.854 » B. E.	12.009:874$003	52.140:236$124	
2 automotrizes.		481:785$252	
10 automoveis de linha		227:798$850	
Velocipides de linha		24:300$000	134.644:548$235
Stock de materiaes nos depositos :			
Deposito Central		470:735$194	
2ª Divisão		4.044:922$797	
3ª »		853:549$353	
4ª »		27.555:821$207	
5ª »		11.435:005$030	
6ª »		860:512$596	
Deposito de combustivel		5.312:510$023	50.533:056$205

Moveis e utensilios :		
1ª Divisão	287:774$646	
2ª »	1.497:568$296	
3ª »	325:158$950-	
4ª »	2.668:845$583	
5ª »	355:807$349	
6ª »	198:931$140	5.334:085$964
Livros e instrumentos de engenharia :		
1ª Divisão	3:507$800	
5ª »	119:797$810	
6ª »	67:832$425	191:138$035
Material em transito :		
Deposito Central	6.968:944$438	
4ª Divisão	5.635:434$983	
6ª »	3.448:075$237	16.052:454$658
Material encostado (socata) :		
Deposito Central	9:741$435	
2ª Divisão	4:489$500	14:230$935
Materiaes diversos :		
1ª Divisão		107:167$090
Semoventes :		
5ª Divisão	2:240$000	
6ª »	300$000	2:540$000
Vehiculos :		
1ª Divisão		77:000$000
Construcções :		
6ª Divisão :		
Ramal de Montes Claros	14.936:871$254	
» » Ponte Nova	5.295:060$032	
» » Lima Duarte	4.223:954$144	
» » Santa Barbara	160:192$009	
» » Diamantina	75:637$022	
Estação de Bello Horizonte	2.227:904$936	
Ponte de Pirapóra	982:586$028	
Officinas de Bello Horizonte	6.793:763$956	34.695:969$431

Bens a cargo de terceiros :		
2ª Divisão	66:377$500	
4ª »	2.250:470$542	
6ª »	58:987$290	2.375:835$332
		845.184:757$718
Material, c/ de permuta		8:116$790
Diversos responsaveis, c/ de Patrimouio		668:707$563
Contas correntes		3.556:692$918
Diversos responsaveis		10.530:670$085
Agentes pagadores		14.711:000$286
Estações, c/ de caixa		1.674:904$451
		876.334:849$811

ACTIVO DE COMPENSAÇÃO

Titulos depositados	3.669:600$000
Total	880.004:449$811

PASSIVO

Contas correntes	5.179:231$133
Fornecimentos a legalisar	1.001:670$551
Augmento provisorio a classificar	3.979:834$946
Fornecimentos de 1923 a pagar	2.943:141$037
Fornecimentos de 1924 a pagar	300:908$016
Fornecimentos de 1925 a pagar	10.128:834$041
Depositos	1.004:850$654
Material, c/ de permuta	201:270$119
Fornecimento antecipado	2.015$836
Thesouro Nacional c/ de patrimonio	851.593:093$478
	876.334:849$811

PASSIVO DE COMPENSAÇÃO

Depositos e cauções em titulos	3.669:600$000
Total	880.004:449$811

EXERCICIO DE 1925

Balanço do activo e passivo

(RESUMO)

Quadro n. 12

ACTIVO		PASSIVO	
Proprios Nacionaes	15.968:931$927	Depositos diversos	24.741:756$333
Estações e Postos Telegraphicos	22.460:657$408	Thesouro Nacional c/ de Patrimonio	851.593:093$478
Via Permanente	511.541:069$798		876.334:849$811
Installações Telegraphicas	7.468:822$650	*Passivo de Compensação* — Depositos e cauções em titulos	3.669:600$000
Usinas e Officinas	43.717:250$000		
Material Rodante	134.644:548$285		
Stock de materiaes nos Depositos	50.533:056$205		
Moveis e utensilios	5.334:085$964		
Livros e instrumentos de Engenharia	191:138$035		
Material em transito	16.052:454$658		
Material encostado (Socata)	14:230$935		
Materiaes Diversos	107:167$090		
Semoventes	2:540$000		
Vehiculos	77:000$000		
Construcções	34.695:969$431		
Bens a cargos de terceiros	2.375:835$332		
Diversos responsaveis e agentes pagadores	31.150:092$093		
	876.334:849$811		
Activo de Compensação — Titulos depositados	3.669:600$000		
	880.004:449$811		880.004:449$811

Variações patrimoniaes na Estrada em 1925

Quadro n. 13

ESPECIFICAÇÕES	DIVISÕES	INVENTARIO EM 31-12-924	VARIAÇÕES PATRIMONIAES		INVENTARIO EM 31-12-925
			Augmentos	Diminuições	
Proprios nacionaes					
Predios	5ª	13.753:295$255	877:359$292	—	14.630:654$547
Fazendas	»	452:000$000	—	—	452:000$000
Pedreiras	»	375:485$000	—	—	375:485$000
Aguadas	»	205:800$000	—	—	205:800$000
Terrenos	»	181:298$000	123:694$380	—	304:992$380
		14.967:878$255	1.001:053$672	—	15.968:931$927
Estações e postos telegraphicos					
Estações e dependencias	5ª	19.521:335$804	1.747:415$830	—	21.268:751$634
Installações e accessorios	2ª	1.132:195$389	59:710$385	—	1.191:905$774
		20.653:531$193	1.807:126$215	—	22.460:657$408
Via permanente					
Linha	5ª	395.814:603$726	8.311:439$564	—	404.126:043$290
Obras de Arte :					
Viaductos	5ª	2.640:136$400	—	—	2.640:136$400
Pontes	»	23.947:041$800	186:918$270	—	24.133:960$070
Pontilhões	»	3.706:446$360	53:862$384	—	3.760:308$744
Fóssos	»	—	39:555$091	—	39:555$091
Boeiros e drenos	»	23.934:862$500	222:493$051	—	24.157:355$551
Vallas, valletas etc	»	—	99:328$298	—	99:328$298
Passagens superiores	»	1.635:353$000	317:075$749	—	1.952:428$749
» inferiores	»	1.258:448$800	54:913$368	—	1.313:362$168
Tuneis	»	33.355:359$849	—	—	33.355:359$749
Muros	»	4.340:625$680	318:580$857	—	4.659:206$537
Apparelhos Saxby	»	1.712:880$000	—	—	1.712:880$000
Obras em andamento :					
Linhas e obras de arte	5ª	11.464:983$547	—	2.288:605$059	9.176:378$488
Reflorestamento	»	239:960$198	174:806$465	—	414:766$663
Desapropriações	»	528:494$509	—	528:494$509	—
		504.579:196$269	9.778:973$097	2.817:099$568	511.541:069$798
Installações telegraphicas					
Installações	2ª	6.272:101$578	249:956$652	—	6.522:058$230
Cabines	5ª	946:764$420	—	—	946:764$420
		7.218:865$998	249:956$652	—	7.468:822$650
Usinas e officinas					
Edificios	5ª	14.453:896$957	—	—	14.453:896$957
Installações diversas	2ª	5:000$000	38:191$600	—	43:191$600
» »	4ª	—	2.179:477$928	—	2.179:477$928
Machinas fixas	2ª	47:901$500	34:849$286	—	82:750$786
» »	3ª	130:480$000	44:149$400	—	174:629$400

ESPECIFICAÇÕES	DIVISÕES	INVENTARIO EM 31-12-924	VARIAÇÕES PATRIMONIAES		INVENTARIO EM 31-12-925
			Augmentos	Diminuições	
Machinas fixas	4ª	16.904:855$289	—	1.895:800$753	15.009:054$536
» portateis e ferramentas	1ª	183:207$752	1:232$100	—	184:439$852
Machinas portateis e ferramentas	2ª	70:656$540	—	56:532$537	14:124$003
Machinas portateis e ferramentas	3ª	2:653$500	—	—	2:653$500
Machinas portateis e ferramentas	4ª	2.414:015$512	—	191:092$552	2.222:922$960
Machinas portateis e ferramentas	5ª	1.338:653$345	162:194$987	—	1.500:848$332
Machinas portateis e ferramentas	6ª	43:853$450	—	1:197$350	42:656$100
Obras não especificadas .	2ª	11:095$000	—	1:027$000	10:068$000
» » » .	4ª	—	481:087$721	—	481:087$721
Stock de materiaes . . .	2ª	785:150$663	—	190:191$666	594:958$997
» » » . . .	3ª	96:954$122	80:328$778	—	177:282$900
» » » . . .	4ª	1.790:866$478	783:493$118	—	2.574:359$596
Obras em andamento . .	2ª	—	475:459$760	—	475:459$760
» » » . .	4ª	2,063:295$248	430:091$824	—	3.493:387$072
		41.342:535$351	4.710:556$502	2.335:841$858	43.717:250$000
Material rodante					
Locomotivas B. L . . .	4ª	31.276:250$299	1.783:728$500	—	33.059:978$799
» B. E . . .	»	10.986:542$000	2.463:568$284	—	13.450:110$284
Carros de passageiros B. L.	»	25.479:863$667	2.617:275$309	—	28.097:138$976
» » » B. E.	»	7.211:200$000	—	48:000$000	7.163:000$000
Vagões B. L.	»	33.150:518$760	6.979:843$361	—	40.130:362$121
» B. E.	»	9.602:287$870	2.407:586$133	—	12.009:874$003
Automoveis de linha . .	5ª	55:773$850	172:025$000	—	227:798$850
Automotrizes.	4ª	—	481:785$250	—	481:785$252
Velocipedes de linha . .	6ª	—	24:300$000	—	24:300$000
		117.762:436$446	16.930:111$839	48:000$000	134.644:548$985
Stock de materiaes nos depositos					
Deposito Central . . .	1ª	470:735$194	—	—	470:735$194
Segunda Divisão . . .	2ª	2.160:137$389	1.884:785$408	—	4.044:922$797
Terceira Divisão . . .	3ª	444:093$612	409:455$746	—	853:549$358
Quarta Divisão	4ª	22.476:746$358	5.079:074$849	—	27.555:821$207
Quinta Divisão	5ª	10.002:278$821	1.432:726$209	—	11.435:005$030
Sexta Divisão	6ª	944:792$663	—	84:280$067	860:512$596
Deposito de combustivel .	4ª	4.751:470$415	561:039$608	—	5.312:510$023
		41.250:254$452	9.367:081$820	84:280$067	50.533:056$205
Moveis e utensilios					
Primeira Divisão . . .	1ª	199:906$413	87:868$233	—	287:774$646
Segunda Divisão . . .	2ª	1.436:874$627	60:693$669	—	1.497:568$296
Terceira Divisão . . .	3ª	167:709$350	157:449$600	—	325:158$950
Quarta Divisão . . .	4ª	2.047:059$506	621:786$077	—	2.668:845$583
Quinta Divisão . . .	5ª	298:674$390	57:132$959	—	355:807$349
Sexta Divisão	6ª	49:517$398	149:413$742	—	198:931$140
		4.199:741$684	1.134:344$280	—	5.334:085$964

ESPECIFICAÇÕES	Divisões	INVENTARIO EM 31-12-924	VARIAÇÕES PATRIMONIAES		INVENTARIO EM 31-12-925
			Augmentos	Diminuições	
Livros e instrumentos de engenharia					
Primeira Divisão . . .	1ª	3:357$800	150$000	—	3:507$800
Quarta Divisão	4ª	9:887$800	—	9:887$800	—
Quinta Divisão	5ª	135:324$600	—	15:526$790	119:797$810
Sexta Divisão	6ª	20:846$500	46:985$925	—	67:832$425
		169:416$700	47:135$925	25:414$590	191:138$035
Material encostado (socata)					
Primeira Divisão . . .	1ª	10:562$980	—	821$545	9:741$435
Segunda Divisão . . .	2ª	12:812$840	—	8:323$340	4:489$500
		23:375$820	—	9:144$885	14:230$935
Materiaes diversos					
Primeira Divisão . . .	1ª	107:167$090	—	—	107:167$090
Material em transito					
Deposito Central . . .	1ª	—	6.968:944$438	—	6.968:944$438
Quarta Divisão	4ª	—	5.635:434$983	—	5.635:434$983
Sexta Divisão	6ª	—	3.448:075$237	—	3.448:075$237
		—	16.052:454$658	—	16.052:454$658
Semoventes					
Quinta Divisão	5ª	2:240$000	—	—	2:240$000
Sexta Divisão	6ª	430$000	—	130$000	300$000
		2:670$000	—	130$000	2:540$000
Vehiculos					
Primeira Divisão . . .	1ª	—	77:000$000	—	77:000$000
Bens a cargo de terceiros					
Segunda Divisão . . .	2ª	66:377$500	—	—	66:377$500
Quarta Divisão	4ª	2.253:346$042	—	2:875$500	2.250:470$542
Sexta Divisão . . .	6ª	—	58:987$290	—	58:987$290
		2.319:723$542	58:987$290	2:875$500	2.375:835$332
Construcções					
Ramal de Montes Claros .	6ª	10.895:765$087	4.041:106$167	—	14.936:871$254
» » Ponte Nova . .	»	3.540:580$709	1.754:479$323	—	5.295:060$032
» » Lima Duarte. .	»	3.092:558$882	1.131:395:262	—	4.223:954$144
» » Santa Barbara .	»	149:297$050	10:894$959	—	160:192$009
» » Diamantina . .	»	75:637$022	—	—	75:637$022
Estação de Bello Horizonte	»	2.227:904$986	—	—	2.227:904$986
Officinas de Bello Horizonte	»	5.226:189$549	1.567:574$407	—	6.798:763$956
Ponte de Pirapóra . . .	»	982:586$028	—	—	982:586$028
		26.190:519$313	8.505:450$118	—	34.695:969$431
Total geral	—	780.787:312$118	69.720:232$068	5.322:786$468	845.184:757$718

Quadro n. 14

EXERCICIO DE 1925

Resultados do exercicio

(LUCROS E PERDAS)

CREDITO

Renda industrial :			
Passagens	43.270:303$920		
Bagagens	3:953$700		
Encommendas	11.042:596$040		
Animaes	3.806:812$205		
Mercadorias	63.733:822$322		
Telegrammas	167:562$168		
Armazenagens	740:044$430		
Multas	3:390$700		
Taxas diversas	1.975:957$967		
» de seguros	2:392$200		
Percentagens diversas	801:075$135		
Trens especiaes	69:760$400	125.617:671$187	
Renda ordinaria :			
Renda dos Proprios		85:367$800	
Renda extraordinaria :			
Indemnisações diversas		2.167:094$079	
Renda c/ applicação especial :			
Eventuaes	99:855$058		
Addicional de 10 °/₀ para fundo destinado a melhoramentos e construcção	7.314:283$725	7.414:138$783	135.284:291$849
Prejuizo do exercicio			11.363:439$428
			146.647:711$277

DEBITO

Custeio industrial :	
1ª Divisão — Administração Central	2.310:484$616
2ª » — Trafego, Movimento, Telegrapho e Illuminação	38.745:075$956
3ª » - Contabilidade e Estatistica	2.457:399$220
4ª » — Locomoção	73.787:151$251
5ª » — Via Permanente e Edificios	28.816:506$299
Serviços para particulares	531:093$935
	146.647:711$277

Quadro n. 15

RESULTADOS DO EXERCICIO

(LUCROS E PERDAS)

Nos annos de 1923 a 1925

ESPECIFICAÇÃO	1923	1924	1925
Credito			
RENDA INDUSTRIAL			
Passagens	37.197:846$785	38.747:730$180	43.270:303$920
Bagagens	3:641$000	2:915$900	3:953$700
Encommendas	8.804:511$023	10.100:675$060	11.042:596$040
Animaes	4.079:827$300	3.803:106$600	3.806:812$205
Mercadorias	53.064:288$807	55.542:546$565	63.733:822$322
Telegrammas	163:774$940	196:175$022	167:562$168
Armazenagens	448:569$120	567:755$660	740:044$430
Multas	16:327$500	7:310$700	3:390$700
Taxas diversas	1.241:937$060	4.198:917$851	1.975:957$967
Taxas de seguros	2:751$300	3:620$000	2:392$200
Percentagens diversas	280:615$278	604:042$553	801:075$135
Trens especiaes	50:067$600	58:813$800	69:760$400
	105 358:157$713	113.833:609$891	125.617:761$187
Renda dos proprios	148:070$600	126:913$050	85:367$800
Indemnisações diversas	459:349$111	680:344$384	2.167:094$079
Eventuaes	93:655$891	239:588$467	99:855$058
Addicional de 10 % para o fundo destinado a melhoramentos e construcções	—	—	7.314:193$725
Prejuizo	12.553:822$934	18.200:372$677	11 353:439$428
	118.618:056$249	133.080:828$469	146.647:711$277
Debito			
CUSTEIO INDUSTRIAL			
1ª Divisão	1.818:772$052	1.854:096$544	2.310:484$616
2ª »	32.057:436$737	34.634:412$997	38.745:075$956
3ª »	2.019:648$037	2 375:627$767	2.457:390$220
4ª »	59.704:243$431	68.699:053$367	73.787:151$251
5ª »	22.254:898$859	23.745:402$593	28.816:503$299
Serviços para particulares	763:057$133	1.772:235$201	531:093$935
	118.618:056$249	133.080:828$469	146.647:711$277

Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1927

150. 987. L. 97
228. 982. D 150